

# Cross *en* Español Country

59





# ALPINA 4

## Lightweight Sport Performance

- 1 kilo más ligera que la Delta 4
- 500 gramos más ligera que la Alpina 3
- Prestaciones líderes en su clase
- Mando fácil y cómodo

La Alpina 4 ofrece la mayor ganancia de prestaciones habida en esta serie. Tiene todo el rendimiento de la Delta 4, líder en su categoría, pero en una vela muchísimo más liviana que es increíblemente ágil, cómoda y divertida de volar, hecha para pilotos que buscan un parapente ligero de ese nivel. Para más información y para personalizar tu Alpina 4, visita: [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com)





# UN TOQUE DE MAGIA

Los ingredientes son simplemente clásicos, sin complicaciones: 59 cajones, alargamiento 6, 3 bandas, perfil a prueba de bombas. Sin embargo, el plato culminante es inesperadamente exquisito.

La Explorer 2 simplemente re-conecta al piloto con la pura diversión del vuelo libre. No más luchas con el ala. No más dudas molestas. Solo la experiencia directa, como un plano de una escena que se enfoca.

5 tallas | 55-120kg | EN B



**Explorer<sup>2</sup>**

[www.gingliders.com](http://www.gingliders.com)



➤ PowerSeat Light – lightweight, durable and comfortable harness for PPG; 2.35 kg in M size

■ ■ POWERSEAT LIGHT



■ ■ POGO



➤ Pogo 4: exemplary comfort during long flights; 5.3 kg in M size

➤ Soul 2021: light pod harness for XC pilots; 3.5 kg in M size



■ ■ SOUL



# 59 JULIO 2021 ÍNDICE

► **CUERDA FLOJA**  
El piloto Nicolás Santoni-Sonneville  
y Nicolás Berestoff en Córcega  
Foto: Jacques-Paul Stefani

▼ **VOLANDO BAJO**  
Viento en contra en Saint Gervais  
Foto: Marcus King



## 16

### Alas y novatos

Echamos un vistazo a la lista de novatos de la X-Alps y averiguamos que van a volar. ¡A entrenar!

## 34

### X Alps angelino

“Mitch, ¿quieres una gomita mágica? ¡Son buenas para caminar!” En busca de tacos en Los Ángeles

## 20

### Ferdinand van Schelven

El veterano elegante de Países Bajos nos cuenta por qué regresa por más sangre, sudor y lágrimas

## 44

### Triple Seven King 2

“El arma perfecta para los cazakilómetros”. Sebas Ospina se devora la nueva EN D tres bandas de 777

## 26

### Le grand tour du lac

El gran maestro, Charles Cazaux, nos lleva por esta ruta clásica alrededor del lago Annecy

## 48

### Skyman CrossAlps 2

Marcus King vuela esta EN C ligera de alto rendimiento de Skyman

**DESPEGUE** - Editorial 8 - Galería 10 - **EQUIPOS** - Nuevos productos 14-15 **ENTÉRATE** - Guía exclusiva a Chelan 22 - **CI DE VUELO** - Malin Lobb 24 - Clima 32 - **RESEÑAS** - Genie Lite 3 de Gin Gliders 52 - Supair Strike 2 54 - Adventure Menu 56

**Editor:** Ed Ewing**Editor asociado, diseñador:** Marcus King

Editora de noticias: Charlie King

Traducción: Joanna Di Grígoli

**Colaboradores:** Bruce Goldsmith, Jeff Goin, Honza Rejmanek, Gavin McClurg, Theo de Blic, Matt Warren**Publicidad:** Verity Sowden-Green**Crecimiento empresarial:** Laurent Boninfante**Director:** Hugh Miller**Cross Country en Español**  
[espanol@xcmag.com](mailto:espanol@xcmag.com)

## COLABORADORES

Cross Country depende de la colaboración de los pilotos de todo el mundo. Envía tus noticias, historias, ideas y fotografías a [editor@xcmag.com](mailto:editor@xcmag.com). Nos encantaría verlas.

Visita [www.xcespanol.com/como-contribuir/](http://www.xcespanol.com/como-contribuir/)

## ACERCA DE

La revista Cross Country se fundó en 1988 como un foro internacional para la creciente comunidad de pilotos de todo el mundo. Desde entonces, nos hemos expandido y llegamos a pilotos en 75 países. Cross Country en Español se estableció como revista digital en 2015. Gracias por hacerla posible. Visita [www.xcespanol.com](http://www.xcespanol.com) para más detalles.

## EN LÍNEA

Búscanos en [www.facebook.com/xcmagespanol](http://www.facebook.com/xcmagespanol) o busca "xcmag" en la red



## AVISO LEGAL

Cross Country en Español es publicada en formato digital 10 veces al año por Cross Country International Ltd (Tollgate, Beddington, Lewes, BN8 6JZ, UK). Aplican leyes globales de derecho de autor. Las opiniones expresadas en esta revista no reflejan necesariamente las opiniones de Cross Country.

## CÓMO LEERLA

Cross Country en Español se distribuye de forma gratuita a través de su página [www.xcespanol.com](http://www.xcespanol.com) y la aplicación Issuu.

### ▲ RUTA DE ALTURA

Trias Gkikopoulos forja su propio camino durante un vuelo de 260km en solitario por Escocia el 16 de abril de este año, un nuevo récord nacional  
Foto: Triantafyllos Gkikopoulos

# EL LLAMADO

**E**l llamado de la naturaleza es algo especial - "una marea del ser" como lo describió Jack London en su clásico de 1903 del mismo nombre. Todos sabemos cómo es: la fuerza de las montañas, la atracción del mar. Es la energía en el interior que nos hace ver hacia afuera, hacia el horizonte y más allá. Lo que nos hace viajar, subir una montaña, planificar una expedición, despegar y volar. Es lo que nos incita a empacar y dar el primer paso de muchos.

En junio se llevará acabo la décima edición de la Red Bull X-Alps, una aventura convertida en carrera que cautiva al mundo del parapente. No es para todos, por supuesto, los vuelos son increíbles o demenciales, dependiendo del punto de vista y la maquinaria de mercadeo en torno a la carrera es, desde luego, una maquinaria. Pero la esencia de la aventura y la motivación de los pilotos son auténticas. Las habilidades de vuelo son fenomenales y cada día es una clase maestra de parapente alpino.

Es cierto que la carrera ha contribuido a la evolución del deporte, al impulsar el desarrollo de equipos ligeros y ha marcado la pauta para gran cantidad de carreras de paramontañismo en todo el mundo. "Cuando empiezas a caminar, no paras", un piloto Advance me dijo el mes pasado. "Te das cuenta que todo el día se convierte en una aventura, desde la planificación, la subida al despegue y el vuelo. Incluso si solo haces un vuelo corto, te sientes completo".

La aventura en nuestros deportes puede adoptar muchas formas, desde competir en los Alpes europeos hasta volar distancia en las llanuras de Chelan. Así que si quieres hacer la vuelta al lago Annecy o buscar tacos en Los Ángeles, nuestras máquinas voladoras nos permiten responder al llamado de la naturaleza.

¡Disfruta este número!

Ed Ewing, editor



## WE SHARE THE PASSION OF FLYING

With the extensive product range, U-Turn offers a full-service sales-mix for all areas of paragliding. Especially in the relevant entry-level and ascending classes LTF A and B U-Turn again and again launches spectacular product innovations inspired by the inexhaustible know-how from the extreme area providing maximum safety.

For further information visit: [www.u-turn.de](http://www.u-turn.de)





Humo sobre el agua. Veso Ovcharov con la Cabeza de León y la Ciudad del Cabo a sus pies  
Foto: Ivaylo Donchev





La vida de un parapente en el  
Moulin Rouge: Molino de Auques,  
Dordoña, Francia  
Foto: Jérôme Maupoint



# SPICE

**Tailor-made for explorers!**  
The best balance of performance and weight in the sport class.

- / Ultralight 3,3kg
- / Efficient
- / Minimal pack size
- / High performance



PURE PASSION FOR FLYING

**SKYWALK**



**MAC PARA**



*Samurai*

*Fast, agile, bold!*

*A cut above the rest!*

## SPICE 2

El ala ultraligera sport de Skywalk para vuelos de distancia, la Spice 2, es una EN-C diseñada para volar lejos y rápido sin cansarse. Según Skywalk, despegar es fácil, es sólida en vuelo y estable en el cabeceo. Los frenos tienen poca presión y tiene un sistema de pilotaje eficiente con las bandas C. Está hecha de Dominico D10 con la más robusta TX-Light de Skywalk en el borde de ataque. Disponible en rojo o blanco en cuatro tallas, XXS (60-87kg) a la M (95-117kg) y pesa entre 3,3kg y 3,8kg con bandas ligeras de Dyneema; o unos 160g con las bandas convencionales. ☒ [skywalk.info](http://skywalk.info)



## SKY KUDOS 2

Sky anunció que viene una Kudos 2 en camino. La nueva EN-B baja es segura y cómoda y es adecuada para quienes se inicien en la clase EN-B, al mismo tiempo que tiene buen potencial para volar distancia para pilotos con “ambiciones deportivas”. Se concentraron lograr un pilotaje excelente y tiene buen control del cabeceo y frenos suaves que responden bien. La Kudos original estaba hecha de Dokdo N20, pero Sky usó la Skytex 38 más duradera para la Kudos 2 sin añadirle peso: la talla M pesa 4,4kg. Estará disponible en XS (55-70kg) a la XL (99-125kg). ☒ [sky-cz.com](http://sky-cz.com)

## XEMA 2

El arnés reversible ligero Xema 2 de Icaro es para volar a diario y para hacer paramontañismo. Según Icaro, es estable y preciso para pilotar. Además, es cómodo y con buen soporte y es fácil enderezarse para aterrizar. La protección dorsal con airbag tiene un resorte de acero que lo infla completamente antes de despegar y existe la opción de una tabla Lightshield contra las perforaciones. El contenedor de paracaídas sirve para canopias de hasta 5,5l. La mochila es cómoda para caminar y tiene cintas de compresión, portabastones y portacasco externo. ☒ [icaro-paragliders.com](http://icaro-paragliders.com)





## APCO VISTA V

La Vista V es la nueva EN-B de Apco para volar distancia. Es 700g más ligera que la IV y reemplaza tanto la IV como la IV Light. Según Apco, la V tiene un borde de ataque más limpio y mejor tensión en el extradós, lo que hace que infle mejor y tenga más rendimiento. Las nuevas bandas ligeras de cinta de 12mm tienen un método de conexión 'limpio y ligero' entre las A y las C sin mosquetones. La Vista V conserva la tela con silicona de Apco en el extradós, pero tiene tela más ligera en el intradós. Disponible con bandas opcionales de paramotor y en cuatro tallas. 

[apcoaviation.com](http://apcoaviation.com)



## DUDEK SOUL 2021

Este arnés carenado ligero de Dudek es un diseño completamente nuevo para 2021 y la talla M pesa 3,5kg. Está optimizado para mayor comodidad y, según Dudek, es más estable que su predecesor. Tiene tabla de carbono en los pies, espaldar ventilado, protección de espuma de 15cm y carenado trasero inflable. El paracaídas de emergencia tiene asa a la derecha. El parabrisas es quita y pon, así como el portainstrumentos que está equipado con un cortalíneas. El Soul 2021 está homologado bajo las normas EN y LTF y estará disponible en cuatro tallas, S a la XL.  [dudek.eu](http://dudek.eu)



**vision**  
LTF/EN B

**WE REALIZED OUR  
VISION OF SUPER HIGH-B,  
SO YOU CAN FOLLOW  
YOUR VISION.**

Test the new level of performance-oriented fun factor. [www.u-turn.de](http://www.u-turn.de)



**TURN**  
SAFE FUN

# NOVATOS CONTRA CHRIGEL



**L**a Red Bull X-Alps empieza el 20 de junio y estaremos enganchados, como siempre, siguiendo el rastreo en vivo del amanecer al atardecer y viendo cada publicación de Instagram de los pilotos y sus equipos mientras vuelan, caminan y corren por la gloria.

Este año, habrá 33 pilotos en la décima edición dando carreras a lo largo de una ruta de ida y vuelta de más de 1.238km que los llevará de Salzburgo al Mont Blanc y de regreso. El piloto al que todos quieren ganarle, por supuesto, es Chrigel Maurer, que ha ganado la carrera seis veces. A continuación, los novatos de paquete que se preparan para intentar destronar al campeón y, quién sabe, uno de ellos podría hacerlo.

**THOMAS FRIEDRICH, 20**  
 Asistente: Amo Flitsch  
 Ala: Skywalk X-Alps 5  
 El atleta más joven de la historia de la X-Alps. Dirige la escuela Flugschule Steiermark. Ganó la Bordairrace Chiemsee en 2019.

**ANTONIO FILHO, 39**  
 Asistente: Tamires Diniz  
 Ala: Flow Fusion Light  
 Miembro de la policía militar brasilera, Antonio no conoce los Alpes pero sí sabe de distancia - voló más de 400km el año pasado en Brasil.

**THÉO DE BLIC, 27**  
 Asistente: Jules Croibier  
 Ala: Nova Xenon  
 El campeón de acro también hace distancia y paramontañismo. Con muchos seguidores en redes sociales, cada movimiento será examinado.

**LAURIE GENOVESE, 29**  
 Asistente: Alexis Reverchon  
 Ala: Ozone ZeoliteXD  
 Una de las dos mujeres en la carrera, es una piloto de competencia experimentada y quedó de 6ta en la Superfinal de la PWC de 2017.

**DAMIEN LACAZE, 35**  
 Asistente: Stephane Garin  
 Ala: Advance Omega XAlps 4  
 La travesía de 1.500km de Damien por el Karakórum en 2018 fue una aventura increíble estilo X-Alps con Antoine Girard - en alta montaña.

**STEVE BRAMFITT, 36**  
 Asistente: Matthijs Groeneveld  
 Ala: Advance Omega XAlps 4  
 Vive en Interlaken, ideal para prepararse para la X-Alps, también cruzó Nueva Zelanda de punta a punta para un total de 1.700km.

**MICHAEL LACHER, 31**  
 Asistente: Matthias Kraus  
 Ala: Advance Omega XAlps 4  
 Novato de Alemania que vuela desde 2015. Afirma que sus fortalezas son su condición física y su equipo.

**ITA3**

**NICOLA DONINI, 24**  
 Asistente: Fiorenzo Graziano  
 Ala: Nova Xenon  
 Campeón italiano con apenas 17 años y un as, su pedigrí es inigualable - su padre Luc ha sido campeón del mundo en dos ocasiones.

**JPN2**

**KEN OGUMA, 27**  
 Asistente: Tetsuo Kogai  
 Ala: Nova Xenon  
 Instructor y de la nueva generación de pilotos de Japón. Ha ganado carreras de paramontañismo en Japón y ha volado distancia en EU y Australia.

**NOR**

**DAGFINN GRANENG, 26**  
 Asistente: Johannes Helleland  
 Ala: Advance Omega XAlps 4  
 Atleta de alto rendimiento y piloto que vive y vuela en las montañas de Noruega. Ha entrenado con el veterano Antoine Girard.

**RUS**

**ANDREI MASHAK, 42**  
 Asistente: Andrey Bukin  
 Ala: Skywalk X-Alps 5  
 Experto en expediciones de aventura y asistente durante la X-Alps de 2019, Andrei ha volado y escalado en los Alpes, el Himalaya y el Pamir.

**SUI3**

**HANES KÄMPF, 23**  
 Asistente: André Glauser  
 Ala: Advance Omega XAlps  
 Vuela desde 2016 y compitió en el Eigertour 2020 y terminó empatado de tercero con otro joven novato, Thomas Friedrich.

**SUI4**

**Yael MARGELISCH, 30**  
 Asistente: Joël Bruchez  
 Ala: Ozone ZeoliteXD  
 Piloto exitosa de competencia con varios récords mundiales de distancia - en 2020 se convirtió en la primera mujer en volar más de 500km.

**independence**  
 ● paragliding

*30 años de experiencia en vuelo*

*fly it your way*

[www.independence.aero](http://www.independence.aero)

# ESCOGE TU ARMA

**C**uando los pilotos se alinearon para la primera Red Bull X-Alps en 2003, algunos llevaban botas. Todos tenían alas convencionales y ninguno sabía lo que le esperaba. La ruta era de 772km, desde Dachstein en Salzburgo hasta Múnaco con una sola baliza en Verbier, Suiza.

Kaspar Henny, guardabosque suizo convertido en competidor e instructor, completó la ruta en menos de 12 días. Dav Dagault (FRA) y Stefan Bocks (GER1) terminaron de segundo y tercero, respectivamente.

En aquel entonces, le dijeron a los pilotos “cuando no vuelen, caminen” y eso hicieron. No había reposo obligatorio, así que la idea de un viaje vivac romántico quedó descartado la primera noche cuando varios pilotos caminaron 20km durante la noche. “Se perdió parte del disfrute de esta aventura y el apuro se apoderó de

la competencia”, dijo entonces Dav Dagault, que había planificado acampar en la montaña todas las noches pero terminó compitiendo contra los demás. Había nacido el espíritu X-Alps.

Cuando Henny participó, voló con una Gradient Avax RSE, un ala de competencia convencional de la época con 6,4 de alargamiento que pesaba 6kg. Hoy en día, las alas pesan menos de la mitad. De hecho, si cargas un equipo de la décima edición, te sorprenderá lo liviano que se siente ya que los equipos completos pesan 7-8kg.

La revolución en equipos que trajo la X-Alps y el auge de las carreras de paramontañismo que siguió cambiaron el parapente para siempre. Actualmente, las marcas pasan todo el año trabajando en su ala para la X-Alps y los pilotos se comprometen de lleno. Para algunos es un trabajo, para otros es pasión. Sea como sea, ya nadie usa botas.



## Advance Omega XAlps 4

La mejor, mejorada, dice Advance de la cuarta encarnación de la exitosa Omega XAlps. La XAlps 4 (EN-D) es nuevamente una dos bandas con 6,95 de alargamiento y 63 celdas. Pesa 3,3kg y es 200g más ligera que la 3. Tiene mejor rendimiento y el pilotaje debería ser más agradable, según Advance. Chrigel vuela Advance, al igual que un tercio de los pilotos de este año - un gran voto de confianza.

**¿Quién la vuela?** de Dorlodot, Lacaze, Bramfitt, Lacher, Durogati, Grossrubatscher, Graneng, Cocone, Maurer, Von Känel, Kämpf, Nübel  
**¿Está a la venta?** Sí, pronto, en tres tallas.

[advance.swiss](http://advance.swiss)



## Skywalk X-Alps 5

La primera dos bandas de Skywalk. La marca ha patrocinado varias ediciones de la carrera y la ganó una vez cuando Maurer voló Skywalk una temporada. La X-Alps 5 es EN-D entres tallas y “está perfectamente adaptada a la carrera”, según Skywalk. Es relativamente modesta: alargamiento de 6,57 y 68 cajones. La talla XS (22m², 70-85kg) pesa 3,1kg, un peso moderado. También vendrá una talla más grande.

Skywalk no sabe cuándo estará disponible, pero está en desarrollo.  
**¿Quién la vuela?** Guschlbauer, Oberrauner, Friedrich, Anders, Garza, van Schelven, Mashak  
**¿Está a la venta?** Todavía no.

[skywalk.info](http://skywalk.info)



## Nova Xenon

Su nombre proviene de la exitosa ala de competencia de 1995, la nueva Xenon dos bandas fue desarrollada y probada por el veterano Toni Bender, entre otros, en colaboración con la estrella del acro Théo de Blic. Actualmente, Nova no es conocida por sus alas de alto rendimiento, por lo que este proyecto representa un cambio de la compañía. Está homologada EN-D en las tallas 17 y 18, pesa 3,15/3,3kg con 65 cajones y alargamiento de 6,7. Vienen dos tallas más.

**¿Quién la vuela?** Théo de Blic, Nicola Donini, Ken Oguma  
**¿Está a la venta?** Sí, las alas de serie estarán disponibles en agosto.

[nova.eu](http://nova.eu)



## Gin Puma

Una adaptación de la Leopard EN-D, existe desde 2019 cuando Chikyong Ha compitió con una. Tiene 86 cajones y alargamiento de 7,1. Es más pesada que otras y la talla XS pesa 3,8kg. La meta de Gin era reducir el peso sin sacrificar el rendimiento de la Leopard. Gin patrocinaba la carrera anteriormente, pero ahora solo tiene un piloto. El jefe de Gin, Gin Seok Song dijo: “No fue adrede. Invertimos mucho en la X-Alps durante mucho tiempo, pero decidimos dejar de hacerlo hace unos años. Esperamos participar más a partir de 2023”.

**¿Quién la vuela?** Nick Neynens  
**¿Está a la venta?** Sí, en dos tallas.

[gingliders.com](http://gingliders.com)



### Phi Scala X-Alps

Después de su debut con la Maestro X-Alps EN-B en 2019, Phi diseñó su primera dos bandas, la Scala X-Alps. Está homologada EN D y pesa 3,35kg en la talla de Ogi (17,7m<sup>2</sup> proyectados). Es lo que Phi llama una 2x2: tiene apenas dos líneas en cada banda, más una línea hacia el estabilo y el freno. Tiene 78 cajones y 6,77 de alargamiento. Phi afirma, "la más ligera en relación a la cantidad de cajones" (¿importará durante una caminata de 2.000m de desnivel). Lanzarán una talla más grande con 19m<sup>2</sup> de superficie proyectada (las superficies planas son de 20,5 y 22).  
**¿Quién la vuela?** Ogisawa  
**¿Está a la venta?** Sí, en dos tallas.

[phi-air.com](http://phi-air.com)



### Niviuk Klimber 2 P

Diseñada para la X-Alps, la segunda generación de la Klimber es una EN-D dos bandas. Es una de las más ligeras, con apenas 2,7kg, 6,95 de alargamiento y 64 cajones. Es más ligera y compacta que su predecesora. Tiene una nueva estructura interna, varillas de nitinol en el borde de ataque y un perfil con estabilización del cabeceo. Gavin McClurg le dice "animal hambriento por kilómetros" (¿o hablará de sí mismo) por la energía y rendimiento que tiene acelerada. "Es peso pluma, precisa y responde bien".

**¿Quién la vuela?** Gavin McClurg  
**¿Está a la venta?** Sí, en tres tallas y dos colores.

[niviuk.com](http://niviuk.com)

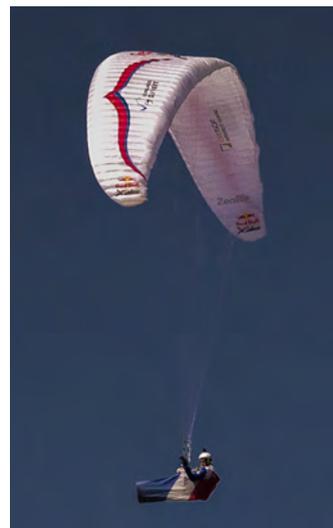


### Flow Fusion Light

La única EN-C en la carrera y el debut de Flow en la X-Alps. Tiene un diseño de sustentaje híbrido 3/2 con una banda B flotante que permite un pilotaje más suave con las bandas traseras y da la sensación de una dos bandas. La talla S pesa 3,6kg con 68 cajones y alargamiento moderado de 6,35. Flow esperaba dedicarse a una dos bandas ligera, pero se quedaron sin tiempo - Nick Neynens iba a volarla, pero en cambio volará Gin. Cabe resaltar que a este nivel el rendimiento cuenta, así que está en apuros.

**¿Quién la vuela?** Antonio Filho  
**¿Está a la venta?** Sí, en tres tallas y dos colores.

[flowparagliders.com.au](http://flowparagliders.com.au)



### Ozone ZeoliteXD

Ozone no se arriesgó y reveló recientemente que mientras dos pilotos (Gierlach y Mittanck) volarán la Ozone Zeolite convencional, Pinot, Outters, Genovese y Margelisch volarán una nueva versión, la ZeoliteXD. JC Skiera de Ozone nos dijo: "En la ZeoliteXD usamos una combinación de telas nunca antes usadas en parapente. Esta pesa un poco más de 2,4kg en la talla S. Es un 'ala conceptual' para la carrera que no saldrá a la venta pero servirá para investigar equipos ligeros para el futuro". Es la más ligera de la carrera.

**¿Está a la venta?** No, solo la Zeolite convencional.

[flyozone.com](http://flyozone.com)



# MACFLY

PARAMOTORS

PASSION, FUN AND EXPERTISE

[macflyparamoteur.com](http://macflyparamoteur.com)

JEAN MATEOS +33 6 80 48 74 84



▲ LA VIEJA GUARDIA

Ferdinand van Schelven en 2017. Ha competido cuatro veces antes: 2011 (7mo); 2013 (6to); 2015 (7mo) y 2017 (4to). Foto: Harald Tauderer

# AL DESNUDO FERDY VAN SCHELVEN

**No he vivido en Holanda en años**, pero por quinta vez seré el único atleta holandés en la Red Bull X-Alps. Viví en Ardennes, en Bélgica durante años y vivo en Veysonnaz, Suiza desde 2017.

**Extrañaba los X-Alps.** No competí en 2019 porque necesitaba saber si quería competir de nuevo. Seguí la última edición y me di cuenta que me hacía falta. Cuando volaba en esa época sentía que estaba de nuevo en la carrera, pero regresaba a la comodidad de mi casa en la noche. Extrañaba el ambiente, el hecho de que te animan a seguir.

**Este año, mi esposa Nicole y yo tuvimos un bebé.** Hace falta mucho tiempo. Si tenemos otro, sería complicado volver a competir, así que ahora es buen momento.

**He disfrutado nuevamente el reto de entrenar.** Todavía no estoy tan viejo, puedo competir. Entreno lo más que puedo, que no es fácil con el bebé. No tengo un entrenamiento programado como muchos. No me gusta estar limitado. Procuero divertirme cuando entreno y me aseguro de no entrenar más de lo debido.

**No tengo muchos patrocinantes.** Skywalk me patrocina el ala, el arnés y un paracaídas. Tengo una casa rodante y competir es gratis. En cuanto a lo demás: viajar, entrenar, hospedaje y asistentes, cuesta dinero. Si quieres concentrarte 100% en la carrera, hace falta un patrocinante. Pero no soy bueno en mercadeo para venderme ante patrocinantes. Me siento un poco culpable cuando me dan dinero para competir.

**Siempre me sorprendieron mis resultados después de cada edición.** La última vez, en 2017, mi meta era hacer lo mejor posible. Terminé de cuarto. Me parece raro quedar tan bien. En mi mente, el primer lugar simplemente no es factible. Pero voy a intentar dar lo mejor de mí, sobretodo cuando esté a la cabeza del grupo. Me encantaría quedar entre los diez primeros. Espero no terminar de 25 o algo así. Pero a veces hace falta suerte. Los errores más

pequeños son los que hacen una gran diferencia.

**No espero milagros.** Es casi imposible ganarle a Chrigel. El y otros entrenan casi 100% de su tiempo. Chrigel entrena 3000m de desnivel diarios. Yo me contento cuando puedo hacer 1000m después del trabajo en la tarde. Hago lo que puedo, pero no soy atleta profesional.

**No hay nada en particular que me aterre.** Si fuera así, no competiría. Sé qué esperar. Es agotador, los días son largos y se duerme muy poco, pero una vez que encuentras el ritmo está bien. Estoy ansioso de hacer vuelos hermosos. Espero que el clima sea favorable y que podamos descubrir nuevos lugares.

**Mi esposa Nicole es mi asistente, como la última vez.** Es principalmente una decisión práctica. Me dará apoyo mental, alimentación y conducirá el auto. También me dará masajes y ese tipo de cosas. Mi otro asistente es mi buen amigo Raphi. Es guía de montaña y también es piloto. Puede ayudarme físicamente y con la planificación de la ruta. Otro amigo revisa el clima. Lo hizo en carreras anteriores desde casa, pero ahora viaja con nosotros.

**Mi fortaleza son mis decisiones independientes.** La mayoría de las veces tengo mis propias ideas acerca de los despegues y no necesito consejos de dónde volar. Dependo menos de mis asistentes que otros pilotos.

**Tengo muchas ganas de ver otra vez a todos.** Hay mucha solidaridad y amistad. Pocos de los atletas son muy serios, mientras que la mayoría son muy abiertos y se ayudan unos a los otros. Al principio de la carrera estamos todos juntos, después uno puede quedarse solo. Sería genial poder correr de nuevo con mi amigo Tom de Dorlodot. Pero no voy a esperar a nadie cuando tomen una mala decisión. ❏

*Entrevista de Maaike Zijderveld*



*Charger<sup>2</sup>*

*Energize Your Life*



# GUÍA EXCLUSIVA: CHELAN

El campeón estadounidense Nick Greece nos da una vuelta por esta meca del vuelo en llano en Estados Unidos

**C**helan, Estados Unidos es uno de los mejores lugares de competencia en llano del mundo. Todos los años, Matt Senior, sin lugar a duda el mejor director de competencia del mundo, organiza el campeonato nacional en la zona. Los pilotos vuelan por paisajes increíbles con llanuras, ríos, montañas, lagos antiguos y trigales. Esta topografía única fue creada por inundaciones glaciales hace millones de años y mientras que muchos creen que la zona de vuelo es plana, esas inundaciones crearon un terreno con cañones profundos y barrancos muy variados y son los disparadores y las mechas para que el aire salga disparado hacia arriba para que vuelen los pilotos.

## ¿Qué lo hace especial?

Chelan ofrece condiciones de vuelo sin precedentes con remolinos enormes que marcan las térmicas y un lago para cuando no se vuela. Se pueden hacer vuelos viento en cola largos bajo calles de nubes cuando hay viento o triángulos enormes en llano sin viento o sobrevolar la parte oriental de la cordillera de las Cascadas con viento sur suave.

Térmicas de +7m/s y techos de 4000m es normal en días buenos. El despegue está a 1.000m.

## Lo básico

La mejor época para hacer vuelos largos en Chelan es en primavera y otoño. Mediados de verano es la época con clima constante. Una vez que remontes sobre el despegue y hayas cruzado al otro lado del borde (Rim), no faltarán aterrizajes. La tierra es como talco, así que a pesar de haber remolinos, generalmente es señal de que el día está funcionando. Los pilotos avanzados, a al menos 400m del suelo vuelan directamente hacia los remolinos con la esperanza de cazar al dragón. Las térmicas pueden ser de entre +2m/s y +9m/s.

## ¿Cuál es el secreto para volar bien?

La clave es estar alto sobre Chelan Butte para que cuando cruces hacia el borde de la meseta (Rim) puedas continuar hacia la llanura. Ten suficiente altura para buscar, al menos 700m, antes de estar desesperado para asegurar que vuelas bien. Vuela hacia los cables de alta tensión en el llano

### ▲ NI TAN PLANO

Lake Chelan. La mejor época para volar aquí es a mediados de verano  
Foto: Nick Greece

después del borde ya que generalmente desprenden. Mantente alejado de Señor Frogs en la noche para que estés descansado para volar: no puedes volar con las águilas si te quedas despierto con los búhos.

#### ¿Cuáles son las rutas clásicas?

Con cero viento, un clásico es un triángulo FAI de 100km. El quid es cruzar el río y remontar en el llano, después usa el viento a tu favor.

Con viento S/SE, lo mejor es hacer la ruta de Methow. El punto difícil es rodear Goat Mountain en la entrada del valle Methow. Sé paciente y mantente alto cuando te acerques a Pateros/valle Methow. El viento generalmente es más fuerte y las térmicas son más difíciles de encontrar. Esta ruta funciona bien con viento sur y hasta este y no hace falta salir tan alto del despegue.

Con viento sur fuerte, vuela hacia el norte por el Expreso Canadiense durante más de 100km. No hay ríos que cruzar pero difícil sin viento.

Con viento de oeste, prepárate para cruzar el estado por la Travesía Henzi. Esta ruta es más fácil con pilotos que te marquen las térmicas. Mantente cerca de la carretera. Sigue la autopista 2 hasta que vaya hacia el norte, después ve hacia la I90 y mantente al sur del espacio aéreo de Spokane. Se han hecho vuelos de más de 300km en esta dirección.

#### ¿Algún peligro?

Ten cuidado en el despegue cuando haya viento cruzado y coloca siempre el arnés sobre el ala si la dejas en coliflor. Los remolinos en Chelan Butte son colosales y han lastimado a mucha gente. Si oyes a alguien gritar “¡Dusty!”, mira a tu alrededor y ayuda a quien lo necesite. Es en serio.

#### ¿Cómo contacto a los locales?

Los pilotos generalmente acampan en el parque Lake Chelan o se hospedan en alguno de los tantos hoteles o AirBnB en Chelan. El club local está en Telegram (Lake Chelan Flyers) y su página web tiene muchísima información ([lakechelanflyers.org](http://lakechelanflyers.org)).

#### ¿Qué es lo que más te gusta de Chelan?

La variedad de rutas, los vuelos largos en llano con calles de nubes excelentes y terreno marciano, el lago cuando no se vuela y los amigos que vienen cuando Matt Senior organiza una competencia. 🇺🇸

*El Ozone Chelan Open 2021 se llevará a cabo del 10 al 16 de julio. La competencia es para alas hasta EN C y es para pilotos que se inicien en la competencia. Nick Greece estará presente dando los briefings*

1981-2021

40  
YEARS

ANNIVERSARY

BY THE  
PILOTS  
FOR THE  
PILOTS



French Alps



[www.itv-wings.com](http://www.itv-wings.com)



[info@itv-wings.com](mailto:info@itv-wings.com)

+33 (4) 50 64 52 40



LO BÁSICO  
MALIN LOBB

# VOLAR EN EL SOTAVENTO



**A** medida que empiezas a acumular más experiencia en montaña, verás que es normal volar en el sotavento. Es bueno saber hacerlo, pero si estás empezando hay varias cosas que deberías tomar en cuenta antes de lanzarte.

## Turbulencia

Apenas nos iniciamos en los vuelos de distancia, lo único que hacemos es volar en turbulencia. De hecho, la buscamos todo el tiempo: las térmicas generan turbulencia y en días activos la turbulencia está en todos lados.

Lo que deberías aprender a diferenciar como piloto es el nivel de turbulencia con el que te sientes cómodo y qué nivel concuerda con tu nivel de pilotaje activo. Por ejemplo, si estás tranquilo dentro de una térmica de +3m/s, entonces probablemente estés tranquilo dentro

de la turbulencia de un sotavento con viento meteo de hasta 10km/h. Si estás tranquilo dentro de una térmica de +5m/s, probablemente puedas con el rotor de un viento meteo de 15km/h, etc.

Estas cifras no son para nada definitivas, solo las uso de ejemplo. Mi límite es de 25-30km/h, nivel al que puede esperarse que sea bastante incómodo y que tendrás que evitar colapsos grandes. No es algo que elija hacer con frecuencia.

Una vez que hayas descifrado el límite de cuándo aventurarte o no a un sotavento, ¿qué más deberías buscar?

## Evitar bordes afilados

Es un consejo para la vida en general, pero es importante para volar en sotaventos. Cuando vuelas distancia ya deberías saber que los bordes afilados crean más turbulencia que los redondeados. Si vas

### ▲ LUZ Y SOMBRA

Guillaume Chatain observa ambas caras de Pic de Morgon (2.324m) en el sur de Francia.  
Foto: Antoine Boisselier



Malin Lobb es instructor de parapente y da cursos  
SIV en Flyeo en Annecy, Francia. [flyeo.com](http://flyeo.com)

a entrar a un sotavento y ves el borde de un acantilado, debes separarte más que si la montaña fuera redonda. Recuerda, la turbulencia será más fuerte mientras más te acerques al borde.

Una vez que te hayas alejado unos 100 metros del borde la montaña, empezarás a sentir un poco de turbulencia y una vez que estés detrás de la montaña podrás acercarte de nuevo y volar por esa cara con normalidad. Deberías estar lejos de la turbulencia.

Cada vez que te acerques a la cumbre, empezarás a sentir nuevamente el efecto y deberías separarte del relieve y dejar mayor margen para regresar al aire más laminar y hacer la transición hacia la siguiente ladera. De hecho, cuando estás completamente en el sotavento y protegido por la montaña puede que te parezca que las térmicas son más suaves que en el barlovento, donde se mezclan con el viento.

## Cuándo aventurarse

Solo porque el sotavento esté soleado no significa que funcionará. Si el sol acaba de pasar a calentar las caras oeste, pero las térmicas no son lo suficientemente fuertes en las caras oeste para combatir el viento, puede que el viento meteo se deslice por encima de la montaña y descienda y lo único que encuentres es una descendencia enorme si te aventuras hacia esa cara demasiado pronto.

Lo mismo aplica hacia el final del día. A medida que empiezan a debilitarse las térmicas, en algún momento el viento meteo no se bloqueará más y habrá descendentes en la cara sotaventada.

## Vigilar la altura

Solo porque el viento meteo sea de 10km/h y esté dentro de tu tolerancia, no quiere decir que todos los rotos que encuentres lo estén. Cuando empiezas

a descender por debajo de cierta altura, entrarás a la influencia de la brisa de valle y el viento podría llegar fácilmente a 25-30km/h y tomarte por sorpresa.

Así que, apenas empieces a ampliar tus horizontes de vuelo en montaña, a continuación un resumen de lo que debes obviar y lo que debes considerar:

- No te aventures a un sotavento si el viento meteo generará turbulencia superior a tus habilidades.
- Cuando pases detrás de la montaña hacia el sotavento, sepárate y mantente alejado del relieve. Asegúrate de no separarte demasiado tiempo o no encontrarás la mejor ascendencia. Puedes acercarte a la montaña apenas sientas que se calme la turbulencia, después de 100-200m.
- Mantente alejado de los bordes afilados. No importa si es un borde afilado o viento más fuerte, ambos significan que deberías separarte más del relieve cuando entres en el sotavento.
- Una vez que estés protegido por la montaña, vuela como siempre. Solo deberás estar consciente que si te acercas a la cima o los laterales de una montaña ya no estarás dentro de la burbuja protectora. Si la montaña tiene forma de cono, el viento la rodeará por los lados y puede que no haya esa burbuja protectora. De ser el caso, puede que encuentres convergencia fuerte lejos de la ladera donde se encuentran las dos masas de viento, pero esa es otra historia.
- No vayas hacia el sotavento demasiado temprano porque las térmicas tienen que ser lo suficientemente fuertes para contrarrestar el viento meteorológico.

Lo más importante de todo es que te diviertas. Si no lo estás disfrutando, ¡no lo hagas! ✂



[www.skyman.aero](http://www.skyman.aero)  
**DESCUBRIR  
NUEVOS SENDEROS  
CON PARAPENTES ULTRALIGEROS**





## LE GRAND TOUR DU LAC

El excampeón mundial Charles Cazaux explica cómo hacer este vuelo clásico

### ▲ VISTA AL NORTE

No podría ser más clásico. Jérôme Maupoint viendo el norte hacia el lago Annecy, al final del Grand Tour. Se encuentra en el punto I del mapa

### ► VISTA AL SUR

Encima de Dents de Lanfon (D), viendo a La Tournette (2.315m)

**U**bicado en los Alpes del Norte, el lago Annecy es una de las zonas de vuelo más famosas de Francia. Alejada de la cordillera principal de los Alpes, la parte norte del lago está rodeada de una llanura con colinas que se extiende hacia el norte hasta el Jura, con el macizo de Bornes que se alza hacia el este y el macizo de Bauges hacia el oeste. El valle principal de Annecy se extiende unos 30km en dirección sureste hacia el Beaufortain y los macizos más grandes. Su geografía le permite a los pilotos de distancia volar por rutas en diferentes direcciones según las condiciones.

A lo largo de los años, se ha desarrollado una gran infraestructura en torno al vuelo

libre, en particular el despegue principal de Col de la Forclaz y el aterrizaje en el pueblo de Doussard. El parapente es parte importante de la economía de la región, y existen muchas escuelas enfocadas en biplazas e instrucción. Además de haber turistas en biplaza y pilotos que vuelan distancia y hacen cursos de incidencias (SIV), Annecy ha sido sede de gran cantidad de competencias, desde eventos de paramontañismo de fin de semana hasta campeonatos mundiales de dos semanas.

### Temporada

La temporada de vuelos de distancia va desde principios de primavera hasta finales



protegidas de los flujos de sur, que ralentizan la formación de la brisa de valle.

Anney es una zona muy cómoda para pilotos que busquen hacer sus primeros vuelos de distancia en montaña, hacer sus primeras transiciones y remontar por barloventos. También es un lugar adecuado para pilotos más experimentados que quieran aprovechar térmicas de sotavento, convergencia y otras ventajas de la aerología alrededor del lago.

## Le Grand Tour

En el valle de Anney, el aire sopla en un patrón clásico desde la llanura hacia las montañas, de norte/ noroeste a sur / sureste.

La intensidad y altura de las brisas están estrechamente relacionadas a la inestabilidad y actividad térmica dentro del fondo de los valles cercanos, así como el viento predominante.

Los despegues principales de Planfait y Col de la Forclaz están en caras oeste y permiten empezar a volar en térmica a aproximadamente 12:30-1:00pm y terminar a casi la puesta del sol. Por ende, es posible volar alrededor del lago aprovechando las brisas térmicas para volar por las caras oeste que generan térmicas toda la tarde.

A lo largo de los años, la vuelta al lago se ha convertido en una ruta clásica en Anney con las variantes del “grand tour” y el “petit

de verano con posibilidades de hacer vuelos interesantes también a principios de otoño. Desde abril hasta principios de julio, las condiciones generalmente son favorables para hacer vuelos de distancia largos por los diversos macizos montañosos cercanos. Debido a la topografía de la cuenca de Anney, no hacen falta techos muy altos para desplazarse entre los diversos relieves.

Debido a que el valle se abre hacia la llanura y la altura de las montañas intermedias de los picos que lo rodean, el terreno de juego aéreo está sujeto a la influencia del viento norte que refuerza las brisas térmicas. No obstante, los despegues de Anney están relativamente bien





#### ▲DE REVISTA

Vista al sur sobre la ciudad de Annecy. La vuelta clásica empieza al extremo izquierdo y pasa por las colinas

#### ►►VUELO DE ALFABETO

Despega en A, después dale la vuelta al lago por B, C, D, E, F, G, H e I, para después cerrar la vuelta y regresar a J o aterrizar en K. El Grand Tour es de unos 45km

tour". Sigue las letras en el mapa para navegar por la ruta.

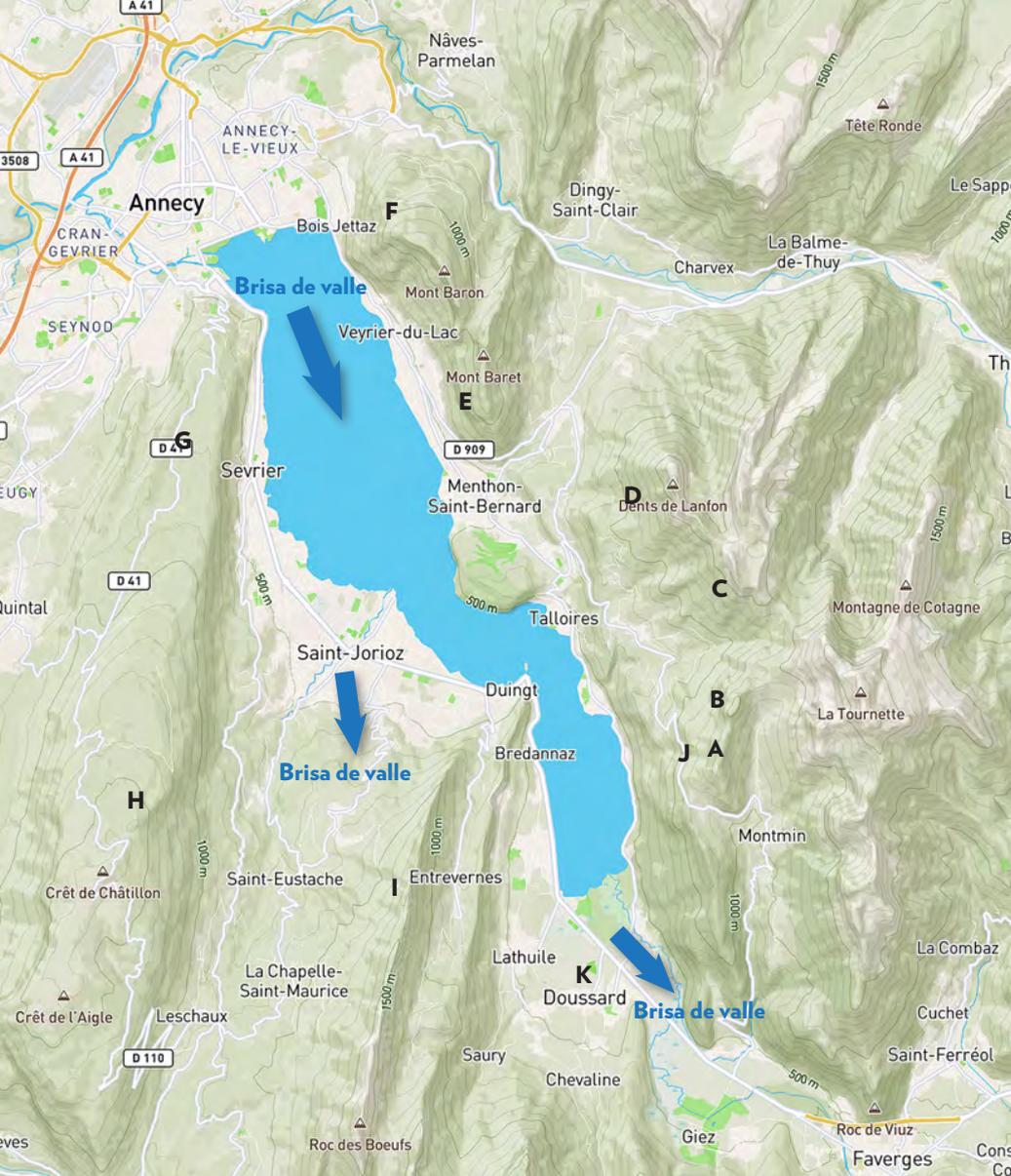
**A)** Despega de Col de la Forclaz a 1.240m. Esto te permitirá encontrar térmicas rápidamente para ganar altura por el relieve hacia Rocher du Roux (B). La fuente de la térmica principal es una zona más abajo de la ladera debajo del despegue y por ello es normal ver a los pilotos remontar en térmicas bastante alejados del relieve. Una vez que empiece a soplar la brisa en la tarde, la parte baja del relieve puede ser incómoda y turbulenta, sobretodo si estás al sur del Col de la Forclaz (A) y los restaurantes, a lo largo del acantilado pequeño y la ladera enorme que desciende dirección al aterrizaje (K).

**B)** ¡Bienvenidos a Rocher du Roux 1.500m! Ya remontaste del despegue, así que ten paciencia para partir lo suficientemente alto y hacer una transición alejado del relieve. Mantente alerta porque la cantidad de biplazas, alumnos y otros monoplazas puede ser impresionante.

**C)** Un poco más tarde, una térmica bastante vigorosa puede esperarte en el valle pequeño al principio del precipicio que sube hacia la cima de Lanfonnet. No siempre es cómodo contra la brisa y hay que escoger entre acercarse al relieve para aprovechar el viento termodinámico o volar rumbo al norte por encima de los árboles. Entenderás mejor el valor de ser paciente al inicio de la transición anterior.

**D)** Los famosos Dents de Lanfon, a los que les llegarás por su pilar sur, pueden ser bastante turbulentos con viento norte fuerte. Dentro el mismo patrón que el mencionado anteriormente, las térmicas se forman en los valles protegidos del viento y se aceleran por las laderas empinadas para encontrarse con la brisa o el viento meteorológico de diferentes direcciones. La altura a la que salgas de Dents de Lanfon determinará la altura de llegada a la cara sur de Veyrier.

**E)** Es posible encontrar convergencia durante la transición hacia Mont Veyrier.



Si estás demasiado bajo para pasar directamente por encima de la cresta y llegar a la cara oeste, pasa con cuidado hacia la cara oeste rápido para llegar rápido al barlovento y al viento dinámico y térmico para mantenerte. Recuerda siempre anticipar la altura y mantener a la vista aterrizajes alternos (relativamente pocos) cerca del lago entre el despegue de Col de la Forclaz y Dents de Lanfon y después a lo largo de Mont Veyrier. Desde ahí, el precipicio abre sus brazos para que puedas volar hacia el extremo norte de Mont Veyrier. En días excepcionales, es posible hacer la transición desde Col de la Forclaz (A) hasta el extremo norte de Mont Veyrier (F) sin girar ni una térmica.

**F)** Este es uno de los puntos críticos de la ruta, el principio de la transición para cruzar el lago y evitar el espacio aéreo de la CTR de Annecy (prohibido desde el suelo hasta 1.065msnm). Para más presión, es mejor planificar llegar al otro

lado del lago con un poco de margen. Los desarrollos urbanísticos han consumido buena parte del relieve que se usaba en el pasado. ¡Afortunadamente, el rendimiento de las alas ha evolucionado en la dirección correcta!

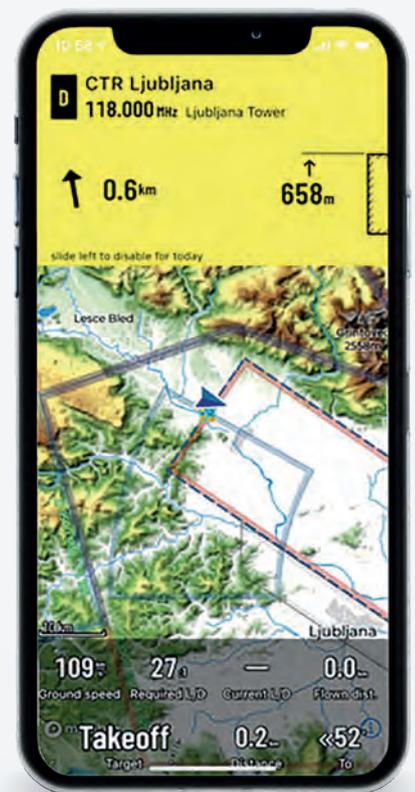
**G)** Entre la orilla del lago y la zona G, hay algunos aterrizajes alternos antes de llegar a una zona más agrícola. El pie de la ladera es bastante pronunciado hasta Quintal, mientras que más alto la meseta boscosa se alza y asciende lentamente hasta la cima de Semnoz (H). A veces, la cara este sigue activa al principio de tarde y es bastante favorable con viento de noreste. Puede que haya que ser paciente para avanzar lentamente y derivar con las térmicas sobre el bosque.

**H)** Hay una meseta, una pendiente poco pronunciada y finalmente llegarás a una topografía más generosa. Ahora tendrás que pasar al otro lado (evitando la zona de minialas). Mientras más fuerte sea el viento



[www.SeeYou.Cloud](http://www.SeeYou.Cloud)

Navigation App | Logbook  
XC Planner | Learning & Sharing  
Weather integrations | My Devices



Install the [free navigation app](#)  
SeeYou Navigator

Unlock [premium features](#)  
with SeeYou Subscription

**naviTer**

[www.naviter.com](http://www.naviter.com)



de oeste, más altura necesitarás para evitar la descendencia al principio de la transición hacia Roc des Boeufs (I).

I) La cara oeste de Roc des Boeufs puede ser difícil si llegas demasiado dentro de la segunda mitad, en el bosque, por tener pendiente suave y estar enfrentada a la brisa de valle de Annecy. El resultado podría ser tener que buscar un aterrizaje rápidamente. Apunta en cambio a la parte superior de la cresta del lado oeste. También, puedes estar bajo en la parte norte de Roc des Boeufs pero estarás mejor ubicado para remontar por la ladera con la brisa. Hay dos líneas de alta tensión que dividen Roc des Boeufs de oeste a este: ¡mantente alerta! No dudes en regresar a la línea de alta tensión más al norte antes de cruzar hacia el lago para que hagas una buena trayectoria aprovechando la brisa del valle para llegar hasta el despegue de Col de la Forclaz.

J) Cuando llegues a la zona de dinámica por debajo del despegue, concéntrate en la zona cerca del mismo y del restaurante que se ve en Col de la Forclaz. Más abajo y un poco más hacia el norte, te encontrarás con descendencia y turbulencia de la térmica

que se desprende detrás del acantilado de Balmette. Un poco más al sur del restaurante, la ladera rocosa que desciende hacia el lago es bastante turbulenta una vez que empieza a soplar la brisa de valle. Una vez que llegues al despegue, ¡también puedes regresar a Rocher du Roux!

K) Durante el cruce del lago, el aterrizaje en Doussard es siempre una opción. No cruces la zona de entrenamiento de los cursos SIV cerca del muelle en Doussard (salvo en julio y agosto que no hay cursos). El aterrizaje de Doussard es lo suficientemente grande para aterrizar con facilidad. No derives demasiado detrás del terreno ya que la brisa moderada podría dificultar regresar al aterrizaje.

## Le Petit Tour

Si las condiciones no son las idóneas, siempre habrá la posibilidad de hacer una vuelta más corta llamada Petit Tour du Lac. Para ello, sigue la misma ruta desde Col de la Forclaz (A) hacia Dents de Lanfon (D) después, cruza directamente hacia (I) y mantente del lado oeste de la cresta de Roc des Boeufs. El regreso hasta Col de la Forclaz (J) idéntico. ✎

### ▲ A PULSO

Remontando sobre Roc des Boeufs, la letra I en el mapa  
Fotos: Jérôme Maupoint

### Charles Cazaux

es piloto profesional y se encarga de Airlinks Academy junto a Seiko Fukuoka Naville en Annecy. Es piloto de competencia experimentado y ganó la Superfinal de la PWC en 2009 y fue Campeón Mundial FAI en 2011.  
[airlinkscademy.com](http://airlinkscademy.com)



Nuevos colores, nuevo diseño.

Nova presenta por primera vez su nuevo diseño de velas con el novísimo DOUBLESKIN.



¿Te apetece probarla? Aquí encontrarás más información sobre tu distribuidor de NOVA: [www.nova.eu/doubleskin](http://www.nova.eu/doubleskin)

## DOUBLESKIN - Hike & Fly minimalista

Tres bandas | 33 cajones | Alargamiento 4,4 | Peso: 2,1 kg - Talla 17 (55 - 90 kg PTV) | EN/LTF A

El DOUBLESKIN pesa sólo 2,1 kg (talla 17) y es por tanto el parapente con extradós e intradós más ligero del mundo\*, con un volumen muy pequeño cuando va en la mochila y una delicia en el aire gracias a que su aerodinámica es mejor que la de una vela de simple superficie. Subir con el DOUBLESKIN a la espalda se disfruta igual que cuando se vuela o se aterriza con él. Disponible en tallas 17/20/23.

(\*para una misma superficie en planta, con homologación EN y equipado con las bandas Ultralight y sin contar los parapentes de simple vela. A fecha junio de 2019)

# NOVA

30 years of airtime



## CLIMA HONZA REJMANEK ENTENDER LAS RÁFAGAS



Ráfaga en el despegue de Manilla, Australia  
Foto: Tex Beck

**D**mytro, un lector, nos hizo varias preguntas interesantes con relación a las ráfagas de viento:

1. Las previsiones incluyen velocidad del viento y ráfagas. El viento es el viento meteo, pero ¿qué hay de las ráfagas? ¿Tienen una naturaleza 'meteo' similar?
2. ¿Cómo se forman esas ráfagas?
3. ¿Cuánto duran y qué distancia recorren?
4. ¿Se sabe de patrones de extensión o difusión de las ráfagas?

Son preguntas válidas de un fenómeno meteorológico que conocemos conceptualmente, pero los detalles de su dinámica siguen siendo un misterio.

### ¿Qué es una ráfaga?

Una ráfaga es un aumento repentino local de la velocidad del viento inferior a 20 segundos. Al viento meteo se le llama formalmente *viento sinóptico*. Es viento generado por gradientes de presión a gran escala que evolucionan durante días. Todos hemos visto las isobaras en un mapa meteorológico - son un ejemplo de los gradientes de presión a

escala sinóptica. Mientras más cerca estén las isobaras, más fuerte será el viento sinóptico.

Los modelos de previsión meteorológica globales muestran bien el viento sinóptico, mientras que los modelos regionales, con mayor resolución, muestran algunos aspectos del viento a *mesoescala* (escala intermedia). Un ejemplo de viento a mesoescala sería la circulación del llano a las montañas.

Las ráfagas son un fenómeno más pequeño en comparación a la escala de modelos con mayor resolución. Por ello, una ráfaga de viento superficial es un *fenómeno de área limitada* y no se muestra. Esto no significa que la intensidad del viento superficial no pueda pronosticarse - puede derivarse de otra información que el modelo pueda pronosticar.

### Cómo pronosticarlas

Los factores principales en un pronóstico de ráfagas en la superficie son la *intensidad* del viento sinóptico a niveles específicos sobre la superficie y el *perfil de estabilidad* en estos niveles inferiores. Además, la *regularidad* de la dirección del viento por

encima de la superficie también juega un papel importante para ayudar a una cantidad de aire que se mueve rápido desde arriba a llegar a la superficie.

Estos tres factores se toman en cuenta cuando un modelo calcula la intensidad de las ráfagas pronosticadas en la superficie. A nivel regional, pueden aplicarse métodos estadísticos para mejorar los pronósticos de viento en la superficie al incorporar los datos históricos de una estación en tierra.

En resumen, la respuesta a la primera pregunta es, sí, la velocidad de las ráfagas en el pronóstico está basada en la velocidad del viento sinóptico a diversos niveles por encima de la superficie y la estabilidad y regularidad de la dirección del viento influyen en el cálculo. Sin embargo, las ráfagas individuales son muy pequeñas para aparecer en un modelo.

### Cómo suceden

Cómo se forman estas ráfagas de viento sinóptico puede explicarse desde una óptica conceptual o computacional. Conceptualmente, con viento fuerte en altura y una capa límite convectiva, sucede un intercambio de momento hacia arriba y hacia abajo. Las térmicas llevan el aire más lento hacia arriba hasta donde empieza a acelerarse con el viento fuerte en altura.

Sabemos que con todo el aire que sube dentro de las térmicas, debe descender aire para compensar. Este aire descendente trae consigo mayor momento de aire a la superficie, lo que resulta en una ráfaga de superficie. Si la dirección es lo suficientemente constante a niveles inferiores, el resultado será aire descendente rápido.

En la práctica, imagínate un escenario con un valle amplio en el que el flujo del valle se alinea con el viento en altura. Una cantidad de aire que desciende servirá para acelerar momentáneamente el flujo del valle. Esta

El meteorólogo Honza Rejmanek es piloto de parapente desde 1993. Ha competido en cinco Red Bull X-Alps y terminó de 3ro en 2009. Vive en California, Estados Unidos. ¿Quieres preguntarle algo? Escríbele a [editor@xcmag.com](mailto:editor@xcmag.com)

ráfaga puede hacer que la aproximación al aterrizaje sea emocionante.

Ahora imagínate lo opuesto. Si el viento de valle es opuesto al viento en altura, el aire descendente puede servir para generar momentos de calma en la brisa de valle. En días como este, la brisa de valle podría empezar más tarde pero podrían haber zonas de turbulencia de cizalladura más arriba si los vientos opuestos son fuertes.

Un pronóstico no muestra la mayoría de los valles y de seguro tampoco cada serie de aire descendente. Sin embargo, basado en los algoritmos y la velocidad, dirección y estabilidad del viento a niveles inferiores, el modelo puede calcular una velocidad razonable para las ráfagas de viento en la superficie. Hacemos lo mismo de forma intuitiva al ver el viento en la parte alta de las térmicas y al menos una capa más arriba, para darnos una idea de qué tan bueno o malo se arma un día de vuelo.

## Ciclo de vida

La estructura y el ciclo de vida de las ráfagas, así como la distancia que recorren es una pregunta compleja cuando nos salimos del mundo de los modelos y entramos en el aire por el que rebotamos. El concepto más sencillo de una ráfaga de superficie puede imaginarse como un globo de agua que golpea el suelo y derrama agua en todas direcciones. Esto se ve a veces en un frente de ráfaga o en un microrreventón.

Lo que complica las cosas es que la mayoría de las ráfagas no son redondeadas sino alargadas por la dirección del viento. Esto hace que el borde contra el viento acelere el viento que ya está en la superficie y que el borde en el sentido del viento desacelere el viento en la superficie. La disipación de la energía traída por una ráfaga en particular tiene que ver con varios factores incluyendo *irregularidad de la superficie, topografía e*

*interacción con otras ráfagas* o momentos de calma en las cercanías.

## En la ladera

Como pilotos, debemos saber que las ráfagas no solo se generan por aire que desciende más rápido desde más alto. Las ráfagas pueden generarse por un *relieve intrincado* que puede ocasionar confluencia y aceleración intermitentes. Desde luego, la turbulencia de sotavento generalmente puede distinguirse desde el suelo debido a lo repentina y abruptamente rachosa que es. Las ráfagas que se producen debido al viento que se desplaza sobre terreno intrincado no se pronostican, pero se pueden superponer a la intensidad de las ráfagas en el pronóstico. Por tanto, si la intensidad de las ráfagas en el pronóstico son superiores a tu tolerancia, ten en mente que en algunos lugares las ráfagas pueden ser mucho más fuertes.

Una ráfaga es una aceleración de viento local efímera pero hará todo lo que el viento hace normalmente. Una ráfaga se acelerará a través de un estrechamiento o sobre una cresta. En resumen, cuando el viento en la parte superior de una térmica y justo encima de la misma es fuerte, hay que sincerarse con respecto a nuestras habilidades si decidimos volar. ☒

## MOLINOS DE VIENTO

En la última década, se han realizado gran cantidad de investigaciones para intentar pronosticar las ráfagas para las turbinas eólicas mediante el LIDAR - un tipo de láser que detecta todo. Las ráfagas fuertes pueden dañar la caja de cambio de la turbina, por lo que poder ver lo viene da tiempo para cambiar el paso de las palas. Aunque es prometedor, hasta ahora los hallazgos indican que las ráfagas, al igual que las térmicas, no pueden pronosticarse con exactitud.



**MUSE<sup>5</sup>**

*Think. Feel. Fly.*

**E**s solsticio de invierno, no precisamente la mejor época para volar en Estados Unidos y estamos viendo la cuenca de Los Ángeles, no precisamente el mejor lugar para un vivac. A mi izquierda, Cedar Wright, conocido en la escalada y por su personalidad, pero obsesionado por el parapente y a mi derecha tengo a Mitch Riley, una leyenda del deporte y gran amigo y mentor de Cedar y mío también.

“Claro que va a funcionar”, dice Mitch mientras unos ciclos flojos deambulan por la montaña apenas calentada por el sol invernal. No puedo evitar preguntarme, mientras veo lo urbanizada que es Los Ángeles, si el entusiasmo de Mitch es errado. “¿La idea de un vuelo vivac en la cuenca de Los Ángeles el día más corto del año es estúpida o genial?”

Despego de primero, manteniéndome apenas sobre el relieve, mientras espero que vengan mis amigos y quizás aterricen conmigo. Hay tantas interrogantes en esta aventura. Nos dirigimos a la térmica de servicio y empezamos a remontar. Estoy alto con Cedar justo abajo y Mitch 100m

más abajo que el. Le toca a Mitch decidir cuándo empezar la transición por estar más bajo y empieza a volar hacia el este. Su yo interno grita, “¡Date la vuelta, estás demasiado bajo!”, y nos regresamos a la térmica de servicio con el rabo entre las piernas. Nuestro vuelo vivac empieza con malos auspicios; ninguno quiere caminar por la autopista tres días. Estamos conscientes de que si no podemos alejarnos del despegue, este vivac habrá terminado antes de empezar - ¿no es ridículo?

Regresamos al despegue y volvemos a remontar. Ahora, es Cedar quien está más bajo y es su turno decidir. No subimos más que en el primer intento, así que lo intentamos y vamos bajos. No se ve prometedor, pero Cedar acelera como loco para cruzar un valle amplio hacia su única esperanza de térmica. Lo seguimos de cerca, buscando la mejor línea y apuntamos a la base de una arista en frente de nosotros. Estamos a unos 5km del despegue y seguimos en modo supervivencia.

Por suerte, Cedar había estado entrenando y volando mucho los últimos seis años y en 2020

# X-ALPS ANGELINO

Mientras que los Alpes europeos tienen despegues de hierba, cafeterías y gamuzas majestuosas, las montañas de San Gabriel alrededor de Los Ángeles tienen robles venenosos, taquerías y pumas. Inspirados por la carrera de aventura europea, Mitch Riley, Cedar Wright y Logan Walters salieron a una aventura de tres días por la cuenca de Los Ángeles.

Texto de Logan Walters

Fotografías de Ben Horton





#### ▲ VUELO MAÑANERO

En busca de la primera térmica a las 9am el primer día  
Foto: Cedar Wright

#### ► CIUDAD DE LUCES

Acampando en la montaña con una vista espectacular de Los Ángeles

#### ◀ ◀ CIUDAD DE ÁNGELES

Vista al centro de Los Ángeles desde las montañas de San Gabriel al principio de la aventura de tres días

quedó de sexto en el XContest de Estados Unidos (una proeza aquí en EEUU donde volamos en los lugares más remotos y turbulentos del mundo). Cedar va a necesitar cada gramo de esa experiencia para encontrar la próxima térmica y mientras empieza a girar al compás de su vario, respiramos aliviados. Mitch y yo llegamos antes de que completara su primer 360 y giramos en unísono por la arista estabilo con estabilo. ¡Si va a funcionar!

Avanzamos rápido los siguientes kilómetros volando cerca. El equipo vuela bien gracias a las reglas que Mitch estableció antes del viaje:

- Todos giramos juntos en térmica
- Trabajar juntos para remontar. La meta no es subir más rápido que el grupo sino subir juntos y buscar la mejor ascendencia
- Si alguien se abre a buscar, permitirle regresar
- Al unírte en una térmica, asegurarse de no afectar al piloto que la esté marcando
- No rebasar demasiado a un piloto en térmica. Más de 100m te ayuda a ti, pero no al equipo
- El piloto que esté más bajo decide cuándo empezar la transición y adónde ir
- Separarse en transición, pero no más de 50m para que ninguno tenga que hacer un 360 para regresar al grupo
- Por ser un vuelo vivac y como debería ser divertido, despegamos juntos y aterrizamos

juntos, la distancia no importa tanto como el equipo. La aventura es mejor cuando se comparte entre amigos.

Mitch es nuestro sensei. Después de años de haber competido y cazado récords, Mitch tiene todas las herramientas necesarias. Cuando yo estaba aprendiendo a volar, Mitch competía en la Red Bull X-Alps y desde que regresó, ha estado conmigo en cada paso, siempre dispuesto a compartir su conocimiento y alentándome a ser mejor. Finalmente, después de tres años de entrenamiento, Cedar y yo podemos volar con nuestro mentor. Ya no lo seguimos desde la retaguardia. Contribuimos a la eficiencia.

Por ser el miembro del equipo con la menor cantidad de años volando, no quiero ser el que aterrice primero y obligarnos a caminar. Mantengo la cordura cuando Mitch empieza con su tendencia de irse bajo y acelerar más que el resto. Vamos como bólidos, volando polea con polea mientras el sol hace que se agranden las sombras de los rascacielos a lo lejos. Las estribaciones enormes que rodean la cuenca de Los Ángeles son sorprendentemente salvajes y espectaculares y me tomo un instante para disfrutar del hecho que este hermoso lugar de verdad funciona.

Mitch hace una última transición y lucha para remontar hasta un cortafuego en la cresta para aterrizar. Cedar y yo volamos dos kilómetros más

hasta un lugar más grande y aterrizamos a unos 50km y dos horas del despegue. Discutimos los próximos pasos. Cedar quiere caminar toda la noche lo más alto que podamos. “¡Estoy listo para sufrir!”

Sin embargo, Mitch aclara que no siempre la distancia ayuda y que, de hecho, subir más podría ser peor a la larga porque no sabemos si se puede despegar más arriba. Ha que comprometerse a “Caminar un rato sin un plan concreto y encontrar un lugar para acampar”. La aventura es tan fácil como empezar. Menos estupidez, más genialidad.

## ‘¿Cuál es el plan?’

No habíamos hablado mucho en vuelo y decidimos no traer radios porque tenemos toda la información volando juntos. Mientras caminamos con comentarios de fondo, pareciera que siempre hay algo de qué hablar. No puedo evitar reírme mientras Cedar y Mitch discuten si Los Ángeles es o no una de las ciudades más pobladas de Estados Unidos. Mientras que vemos la puesta de sol, disfruto de la discusión.

Cuando salimos de la carretera de tierra hacia una autopista congestionada, la gente de la zona de Los Ángeles está en las colinas viendo el encuentro de Júpiter y Saturno, acontecimiento que no sucede desde 1226. Una familia en una furgoneta nos ofrece mirar a través de su telescopio e incluso con toda nuestra confianza junta no logramos descifrar cómo usarlo. Hora de caminar.

“Entonces, ¿cuál es el plan?” Pregunto, seguro de que alguno tiene idea de adónde vamos.

“Oye Mitch, ¿quieres una gomita mágica? ¡Son buenas para caminar!” Cedar mete la mano.

“Excelente”, dice Mitch mientras bebe whisky que escondió dentro del arnés. ¿Estupidez o genialidad?

Cedar propone subir el monte San Antonio (1.897m), pero con la poca cobertura celular que hay para revisar el clima, queda claro que no se podría despegar con el viento de mañana. La conversación continúa mientras los autos dan carreras por la carretera y nos metemos en los arbustos para evitar que nos atropellen.

Un par de horas después, la carretera llega hasta la cima y en lugar de bajar hacia San Antonio, pasamos un portón hacia un cortafuegos y acampamos. Las luces en Los Ángeles son brillantes y hermosas y después de hablar de parapente y de la vida, fue hora de dormir. No sabemos dónde estamos, pero encontraremos un lugar para despegar en la mañana.

## ‘Cedar, es tu turno’

Es una mañana sin apuro y decidimos seguir hacia Marshal, el mejor despegue de la zona. El siguiente paso es encontrar un despegue que funcione en la mañana - después del café, por supuesto. Después de menos de 20 minutos de caminata, encontramos el despegue perfecto. Bueno, perfecto porque no tiene arbustos y el viento sopla de frente, pero ve hacia el norte y nosotros queremos ir al sur. Además, no hay aterrizajes alternos que no tengan roble venenoso y ocho horas o más de caminata entre la maleza.

Cedar expresa su preocupación. “Si estuviera solo, seguiría caminando porque no quiero morir. Pero no estoy solo, estoy con el señor X-Alps, así que...” le dice a Mitch que ya está abriendo su ala.

## EL EQUIPO

### Mitch Riley (izquierda)

Mitch, instructor y veterano de la Red Bull X-Alps, empezó a volar parapente en 2007, cuando tenía 22. “Mis padres me organizaron un vuelo en biplaza en 1992 cuando tenía apenas ocho años. Ese vuelo es uno de los recuerdos más intensos de mi niñez”.

### Cedar Wright (medio)

Cedar es escalador profesional y cineasta de aventura galardonado. Es explorador de National Geographic, miembro del equipo de The North Face y formó parte del equipo de rescate de Yosemite durante cinco años. Se enganchó en el parapente en 2015 y ahora está completamente adicto.

### Logan Walters (derecha)

Logan vuela desde los 17 años. Es instructor de helicóptero y vive en Los Ángeles. También es instructor de parapente y adicto al vuelo de distancia. En marzo de 2020, voló 180km y rompió el récord de Santa Bárbara. También surfea, escala y sabe cómo ajustar tu parapente con láser.



Cedar tiene razón. Es un planeo largo por cañones profundos, mucha vegetación y sin caminos. Mitch mira desde su ala. "Se ve bien". De hecho, Mitch ve más allá. No quiere salir de los cañones sino adentrarse en ellos, ir a terreno aún más inhóspito; una línea profunda y un atajo potencial para alejarse de la seguridad subjetiva de las calles de Los Ángeles.

Entonces, como buenos  
compañeros  
de equipo  
estamos  
de

acuerdo, "Cedar, es tu turno". Y con fe en nosotros, Cedar medio bromea, "Bueno, al menos me estrellaré de primero". Cedar despegue nervioso y pasa hacia el sur. Con la esperanza de perseguirlo y aterrizar, doy la vuelta a la esquina y veo a Cedar 100m sobre el despegue y subiendo. ¡Increíble! Son las 9am y encontró la única térmica en California.

Remontamos juntos y nos sentimos mejor. Mitch nuevamente está más abajo que el resto y nos preparamos para la transición. Pero Mitch tiene otros planes. A medida que se adentra casi 100m más bajo que nosotros, Cedar y yo tenemos la confianza de que al menos aterrizaremos en los matorrales juntos. ¿Genialidad o estupidez?

La siguiente arista no promete y no parece mejorar durante la transición. Pero Mitch es quien

decide por estar más bajo. Contenemos la respiración mientras Mitch, tranquilo, pasa la cresta con menos de 10m.

Nos damos cuenta rápidamente que el otro lado de la montaña no es seguro, solo tiene más piedras, árboles, cascabeles y pumas. No logra mantenerse y se aleja optimizando su planeo lo máximo posible mientras encojo las piernas para ver.

Sale del cañón a duras penas, pero todavía falta. Hay cables y árboles por todos lados y acelera hacia el otro lado del cañón hacia un sendero. Suelta el acelerador y frena para aterrizar en la ladera: qué talento. Casi tengo celos por tener la oportunidad de usar sus habilidades, que he estado practicando, pero al mismo tiempo me siento aliviado cuando aterrizamos en una zona más plana más adelante. Mitch nos dio otra lección de optimismo.

Todos los lugares donde aterrizamos parecieran tener un sendero que sube. Puede que Los Ángeles sea un lugar excelente para el vuelo vivac. Mitch nos enganchó con este buen inicio, pero los días son cortos así que recogemos rápido y caminamos a un ritmo menos conversador hasta al siguiente 'despegue'. Unos 700m de desnivel después, llegamos a la cima de una montaña con arbustos, pero no encontramos un despegue.

La primera opción es una carretera en la dirección equivocada y un sendero pequeño para correr. Cedar decide seguir buscando. Encuentra un segundo despegue con menos pista, pero con buen ciclo quizás no termines en los arbustos.

"Cualquier cosa que decidan, yo los sigo", digo. Me parece que en despegues difíciles, lo mejor es que la persona que esté más clara despegue de

primero para mostrar cómo hacerlo. Después de ver la opción de Cedar, decidimos unánimemente regresar al primer despegue. Observamos conteniendo el aliento mientras Mitch prepara su ala para intentar despegar de frente desde el sendero entre un laberinto de arbustos. Exhaló profundamente, se inclinó hacia atrás y corrió como el jugador de rugby que es y el ala subió perfecta a la vertical. Dio dos pasos más y despegó como por arte de magia desde un despegue casi plano.

"Muy bien, funcionó, haz lo mismo".

Cedar también despegue bien y me quedo solo viendo a mis compañeros subir en una térmica. Doy lo mejor de mí mientras mi Zeno sube a la vertical. El lado izquierdo no se infla por estar detrás de los arbustos y uso todas mis habilidades para seguir corriendo por el sendero. Me lanzo de cabeza, con los brazos extendidos hacia atrás, sobre un arbusto con espinas que quiere agarrarme y apuñalarme mientras se aleja el suelo. ¡Qué suerte! Estuvo cerca, pero seguí adelante.

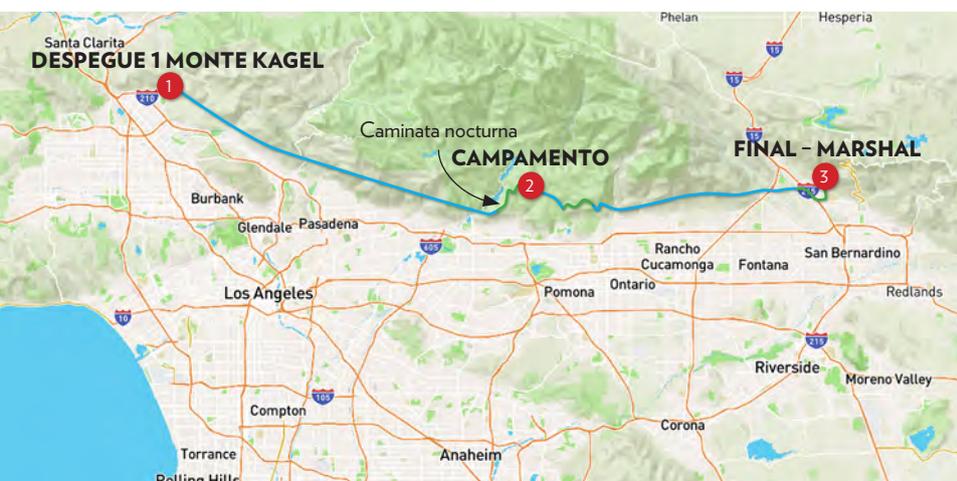
## Hora de tacos

Avanzamos rápido los 40km siguientes volando juntos mejor que nunca. Mitch ve un puma mientras perseguimos unos pájaros hacia Marshal. En una térmica turbulenta, Cedar grita:

### ▼ POR LA CARRETERA

Pateando asfalto y sufriendo por diversión





**▲VIDA ANGELINA**

Avivando la hoguera, con whisky e historias

Logan más alto que los demás  
Foto: Logan Walters

La ruta alrededor de Los Ángeles, la ciudad más grande de California  
Mapa © Mapbox / OpenStreetMap

“¿Deberíamos aterrizar cerca de una taquería!” Europa puede que tenga aterrizajes con césped, trenes y *espresso* caro, pero en Los Ángeles tenemos una autopista contaminada y tacos en todos lados.

El último punto difícil es el paso del Cajón que aspira aire hacia el desierto al norte. Tendremos que bajar la velocidad y encontrar una térmica en el llano. Con el sol tan bajo en pleno invierno, es mucho pedir y giramos ceros, exprimiendo la térmica suave. Por primera vez, Mitch está más alto y antes de perderlo todo, se va de transición. Lo sigo, pero Cedar está más bajo. Esperamos que este sea el planeo final e incluso si Mitch y yo encontramos algo, aterrizaremos para caminar con Cedar por la calle.

Paso sobre la autopista y veo las caras de los camioneros mientras tocan la bocina y aterrizo junto a Mitch para esperar a Cedar. Milagrosamente, Cedar está apenas a kilómetro y medio en las vías del tren. Corre hacia nosotros, pero no logramos oírlo con el ruido del tráfico. De repente, empieza a gritar “¡No! Ahhhh!” mientras un pitbull se lanza a atacarlo. Pasa a modo guerrero y asusta a la bestia con su fuerza y su estilo.

Una vez reunidos, caminamos hasta una taquería barata para recargar antes de nuestra caminata por la ciudad. Esto se está convirtiendo en una aventura sin precedentes. Cuando llegamos al aterrizaje de Marshal al atardecer,

saltamos al estanque para lavarnos la mugre angelina. Hacemos una última caminata hasta el campamento y posible despegue de mañana. La previsión no pinta bien, con viento de norte fuerte, pero eso es mañana y hasta ahora el optimismo ha sido una herramienta bastante eficaz. Así que, esa noche armamos campamento mientras las luces se encienden en la ciudad y nuestras voces llenan el aire de historias.

Cerca de las 5am, empiezan a caerme encima piedras cada vez más grandes que se desprenden de la montaña debido al traicionero viento Santa Ana. Me acuesto de lado justo cuando Cedar se despierta de golpe por el vendaval y en un instante, los zapatos y la chaqueta que usaba de almohada salen volando. Se acabó la travesía.

No puedo moverme porque estoy usando el ala de colchoneta y no puedo dejar que salga volando. Mientras tanto, Cedar da brincos descalzo buscando sus zapatos y su chaqueta por la montaña. No pude evitar reírme del viento de 100km/h. Un minuto después, Mitch sube por la montaña con su vela como un cachorro herido. El vendaval sacó el ala de la mochila y la arrastró por los matorrales dejándola inservible. Cedar grita mientras camina con sus zapatos y su chaqueta: “¡Estamos fregados!” Así se acabaron los X-Alps angelinos.

¿Estupidez o genialidad? Diría que fue un poco de ambas, como casi toda gran aventura. **KC**



# GEO 6

• Enorme aumento del rendimiento en planeo • 350 gramos más ligera • Un mando todavía más ágil y dinámico

La nueva Geo 6 supone el mayor aumento de prestaciones y la mayor reducción de peso en toda la saga de estas velas. Modernas técnicas de fabricación y una inteligente mezcla de materiales han ahorrado 350 gramos de peso en comparación a su predecesora. Es la vela de categoría intermedia más idónea los para viajes y aventuras de pilotos que busquen prestaciones garantizadas para hacer grandes vuelos de distancia con poco peso y volumen. Combinada con la silla SOLOS tendrás un equipo para volar XC de manera fácil y cómoda ¡que no llegará a los 7 kilos!

ICARO2000

Photo by courtesy of Parajet Brasil



[www.icaro2000.com](http://www.icaro2000.com)

Helmet Pro Copter



EXPERIENCE  
YOUR NEXT LEVEL  
**ARCUS 2 RS**

**CERTIFICATION:**  
EN/LTF (MIDLEVEL) B

Achieving new levels of flying without over-reaching yourself – that was precisely our goal in developing the ARCUS 2 RS.

The ARCUS 2 RS is based on the very successful and proven NYOS RS. With a little less aspect ratio, a new, resilient material mix and a lot of attention to detail, we have

completely revised the design and adapted it to pilots who feel most comfortable in the mid-B segment.

With a full 57 cells, the elegant wing already visually underlines its performance claim, but the compact flight feeling immediately conveys familiarity with a high feel-good factor and promises pure flying fun.

Find out more: [www.swing.de](http://www.swing.de)

**RAST**  
Rock solid flight  
by SWING

SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH · GERMANY  
+49 (0)8141 32 77 888 · [INFO@SWING.DE](mailto:INFO@SWING.DE) · [SWING.DE](http://SWING.DE)



**SWING**

📷 Connect with us: [#SWINGParagliders](https://www.instagram.com/SWINGParagliders)

# 48<sup>e</sup> Coupe Icare



St Hilaire - Lumbin  
12-19 Septembre 2021

Toutes les infos sur [www.coupe-icare.org](http://www.coupe-icare.org)



## TRIPLE SEVEN KING 2

Rey por su nombre, rey por naturaleza, Sebas Ospina vuela esta EN D tres bandas de alto rendimiento

**L**e tomó un poco más de cinco años a Triple Seven reemplazar la legendaria King, un ala que según muchos es la mejor D tres bandas. ¿Estará la King 2 a la altura de su predecesora?

Como el entusiasta del alto rendimiento que soy, aproveché la oportunidad de volar la nueva arma de Triple Seven para el vuelo de distancia. Volé la talla MS (80-97kg) a 95kg con los arneses Skywalk Range X-Alps 2 y Swing Connect Race Lite en condiciones fuertes de primavera en los Alpes suizos.

### Construcción

La King 2 llegó en una caja más grande de lo que esperaba para un monoplaza. El ala vino dentro de una concertina ingeniosamente diseñada, alrededor de dos cojines inflables para evitar que las varillas plásticas del ala se doblen. Cuando extendí la vela por primera vez, noté inmediatamente la gran cantidad de

varillas: van desde el borde de ataque hasta el borde de fuga y hasta las puntas.

Tanta cantidad de plástico es lo que en parte la hace más pesada que su predecesora (5,6kg en la talla MS comparada con los 5,1kg de la King original en talla S). Sin embargo, una comparación directa del peso del ala es un poco injusto. La King original estaba disponible en tres tallas que abarcaban un rango total de 75kg a 125kg. La King 2 está disponible en cuatro tallas que abarcan un PTV de 70kg a 119kg. Con 95kg, estaba al máximo de la talla S y ligero en la M de la King original. De cualquier forma, las tallas cambiaron un poco en la King 2, así que si ya vuelas una King y quieres cambiar a la King 2, revisa la tabla de tallas.

La King 2 tiene más cajones que la King. Con 88 cajones, la King 2 tiene 16 cajones más que la primera King y quizás sea la que más cajones tenga en la clase

#### ▲ REY DE LA COLINA

El ala está pensada para aquellos pilotos que vuelen distancia y quieran volar lejos en condiciones fuertes.

No es simplemente una King mejorada, sino que también está inspirada en el ala CCC de Triple Seven, la Gambit

Fotos: Triple Seven

D. Con su nariz de tiburón radical, 6,9 de alargamiento plano y bocas de los cajones pequeñas, esta tres bandas se ve como de carrera. (En comparación, la King tenía 6,98 de alargamiento)

La combinación de colores de la King 2 es sencilla: tiene principalmente un solo color en el extradós e intradós con un par de rayas cerca de las puntas. El argumento de Triple Seven es que con menos costuras, es mejor para mantener la presión interna. Se usó tela Dominico 30 en el extradós y Skytex 27 en el intradós, un cambio de la Dominico 30 que se usó en toda la King.

Las bandas (cintas de 13mm de nylon reforzado con Kevlar) tienen el sistema B/C de Triple Seven para un pilotaje óptimo con las bandas traseras. Las poleas son Harken de 18mm de alta calidad con rodamiento.

En general, el ala es muy diferente de la King original. De hecho, eso es lo que Triple Seven dice del ala: "La nueva King 2 es más que una mejora de un modelo existente - de hecho, tiene más en común con la Gambit (CCC) que con la King original".

## Tres bandas, ¿no dos?

Con un linaje como este, la pregunta obvia era por qué hacer la King 2 una tres bandas

en vez de una dos bandas o una híbrida con 3/2 bandas. Matjaz Klemencic dijo que es para satisfacer a aquellos pilotos que quieren alto rendimiento pero la menor exigencia que dan las tres bandas.

"Cuando empezamos este proyecto, creímos que podríamos darle más rendimiento al segmento tres bandas, igualar a las dos bandas de la clase D y aún así darle a los pilotos la seguridad de una tres bandas", dijo.

"Muchos buenos pilotos aprecian el concepto de las tres bandas en condiciones salvajes en la montaña y por ello, decidimos hacer la King 2 como es".

## Despegue

Despegar la King 2 con viento de frente constante es sencillo: lenta al principio y adelanta un poco cuando se infla por completo.

Sin embargo, despegar con poco viento, sin viento o con viento de cola suave requiere un poco de práctica. Las bandas A son más cortas que las B y las C, por lo que lo mejor es agarrar las líneas 10-20cm por encima de los maillones para tener suficiente apalancamiento sobre el borde de ataque. En el manual, también se recomienda dar un tirón fuerte y yo recomendaría practicar primero en tierra para aprender a despegar

## ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

**Lo que dice Triple Seven:** "Un parapente con mucho rendimiento y personalidad que inspira mucha confianza"

**Uso:** Vuelos de distancia, competencias seriales

**Nivel del piloto:** Avanzado

**Tallas:** S, MS, ML, L

**Superficie:** 20,1, 21,7, 23,5, 25,7

**PTV:** 70-85, 80-97, 90-108, 100-119

**Peso del ala:** 5,38, 5,6, 5,96, 6,2

**Cajones:** 88

**Alargamiento plano:** 6,9

**Homologación:** EN D

[777gliders.com](http://777gliders.com)

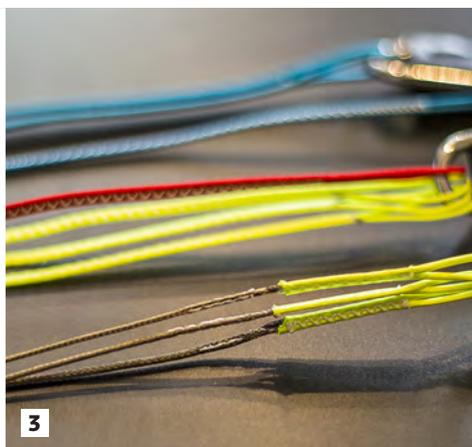
### ▼ DIGNO DE UN REY

En vuelo, la sensación es de puro control y no hace falta ocuparse demasiado de las puntas. Es un ala agradable, precisa y muy cómoda de volar. En transiciones en condiciones térmicas, sigue requiriendo una buena dosis de pilotaje activo, por supuesto, pero es más fácil con el sistema de pilotaje B/C que es suave e intuitivo

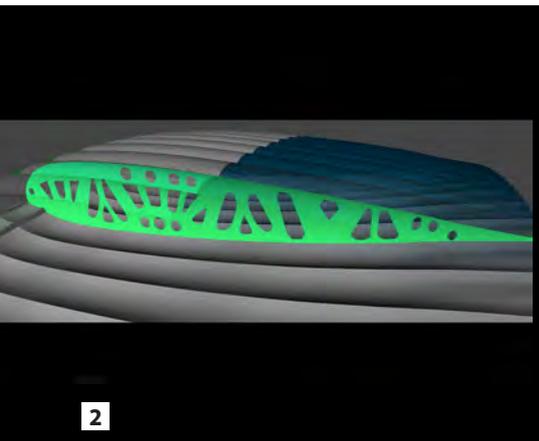




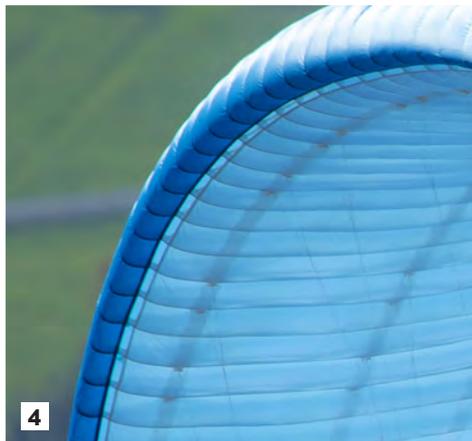
1



3



2



4



5

## ▲ DETALLES

1. El sistema de pilotaje B/C de Triple Seven tiene aros en vez de poleas para crear un sistema de reducción doble. El resultado se siente suave e intuitivo. Puedes ver cómo funciona en [vimeo.com/415559963](https://vimeo.com/415559963)

2. Ventilaciones cruzadas optimizadas dentro del ala. "Las costillas y las costillas diagonales en particular fueron diseñadas y moldeadas de forma elaborada", según Triple Seven. El objetivo de esta complejidad es lograr rendimiento y ligereza

3. Se optimizaron las líneas en toda el ala con la mejor tecnología para cada posición. En la King 2 se usaron líneas Liros DC PRO Dyneema en las A y B, que siempre tienen carga. Se usó Edelrid A-8000-U en las C ya que tienen poca tendencia a encogerse. La meta es "hacer alas que mantengan su calado durante su vida útil".

4. Los bordes de ataque de Triple Seven tienen bocas muy estrechas. Esto se debe a su tecnología de Bocas Retrasadas que consiste en optimizar un máximo de información y presión interna en todos los ángulos de ataque para un mejor rendimiento y mayor resistencia a los colapsos

5. El diseño unicolor permite reducir las costuras y ayuda a optimizar el rendimiento, según Triple Seven

sin viento, sobretodo antes de intentarlo en despegues complicados.

## En vuelo

Una vez en vuelo y cuando giré la primera térmica, le presión de los frenos se sintió bastante moderada, mordía suave el núcleo y te permitía quedarte dentro con bastante control sin tener que estar demasiado pendiente de las puntas. Es una sensación que solo recuerdo haber tenido una vez cuando volé demasiado pesado una Niviuk Icepeak 6 de 19m<sup>2</sup> hace unos nueve años. Es positivo y hace que el ala sea agradable de volar.

Así mismo, a pesar de lo relativamente alargada que es, la King 2 tiene bastante cohesión a lo largo de la envergadura y transmite suficiente información para evitar colapsos.

Le pregunté a Matjaz cómo Triple Seven había logrado tanto control en el pilotaje a pesar del alargamiento de 6,9. Dijo: "Debido a la construcción interna completa y la gran cantidad de cajones, la King 2 es bastante rígida, lo que significa que enfrenta la turbulencia mejor que la mayoría. Esto permite que el piloto tenga mejor control, lo que le permite sentirse seguro incluso en

condiciones fuertes". Es, añade, "un ala bien ajustada y cualquier piloto alpino apreciará su maniobrabilidad". Estoy de acuerdo.

Sin embargo, a pesar de ser cómoda, el control y la sensación de seguridad en general es importante sin olvidar que la King 2 sigue siendo una EN D y no debemos confiarnos. En transición en condiciones térmicas sigue requiriendo bastante pilotaje activo, que es más fácil y eficiente gracias al sistema de pilotaje con las bandas B/C que, a pesar de no tener poleas, sigue sintiéndose suave e intuitivo.

El sistema B/C de Triple Seven tiene aros en vez de poleas para crear un sistema de reducción doble fijado a las bandas. La idea, según Triple Seven, era crear un sistema que "coexista con las bandas tradicionales" en vez de estar separado.

La King es rápida, muy rápida, de hecho es más rápida que algunas de las EN-D dos bandas. Incluso acelerada a la mitad se puede sentir un aumento de velocidad significativo al mismo tiempo que tiene suficiente planeo.

Matjaz le da el crédito al trabajo constante de Triple Seven en el que crean perfiles más delgados y bocas más estrechas - que hacen que el ala se vea más como una cuchilla -



para este avance en rendimiento mientras que se mantiene dentro de los límites de la categoría EN. "Si observas la King 2, notarás que la vela tiene más puntos de anclaje que la versión anterior", explicó. "Con este soporte adicional de la canopia pudimos crear un perfil muy delgado que permite tener mejor rendimiento en todo el régimen de vuelo".

Añadió: "Hay una relación entre las bocas pequeñas y el perfil de la vela. El perfil más delgado también equivale a un menor volumen de aire dentro de la canopia. Esta relación permite tener bocas más estrechas.

"El diseño todavía debe permitirle a la canopia mantener suficiente presión a lo largo de todo el rango de velocidades, que solo puede lograrse colocando las entradas de aire de forma correcta. Ya tenemos bastante experiencia en este tema, así que funciona bien en todo el rango de las normas EN".

Estas bocas más estrechas ya son un sello característico de las alas Triple Seven y se ven en todas sus alas de distancia.

Para descender, puedes escoger entre hacer orejas que funcionan bien y se sienten bastante estables y requieren poco freno para abrirlas. También puedes hacer wingovers,

que son un poco más emocionantes, acumulan energía muy rápido y se transforman rápidamente en loopings, que puede ser divertido o aterrador, dependiendo del piloto.

En cuanto a los arneses, volé la King 2 con arneses con y sin tabla y mi conclusión es que aunque me gustó la intuición sin tabla, tiene mayor equilibrio entre estabilidad, información y pilotaje con un arnés con tabla.

## Veredicto

Triple Seven creó un ala que es tan potencialmente perturbadora para la clase EN D tres bandas como lo fue la primera King en 2015. El pilotaje, solidez, sistema de pilotaje B/C y alto rendimiento en su clase hacen de la King 2 una de las mejores tres bandas de la historia y una excelente competidora contra algunas dos bandas.

Por ende, la King 2 es el arma perfecta para los cazakilómetros que disfrutan volar lejos en días con condiciones fuertes pero quieren las ventajas de una configuración tres bandas. Tampoco me sorprendería ver pilotos talentosos ganar compes seriales con esta ala. **EC**

### ▲ REY DE REYES

Tiene 88 cajones, que nos parece el número más alto en la clase EN D. Con sus bocas estrechas y 6,9 de alargamiento, parece una hojilla en el aire - toda un arma para volar lejos



### Sebas Ospina

Sebas Ospina es piloto profesional de biplazas en Interlaken. Es piloto de competencia y de distancia y le encanta volar alas de alto rendimiento. Voló la King 2 (MS) a 95kg con el arnés Skywalk Range X-Alps 2 el Swing Connect Race Lite



# SKYMAN CROSSALPS 2

Marcus King vuela esta EN C ligera del rey de las montañas de Austria

**C**onocido anteriormente como el Akrominator y por haber creado la Deathblade de 13 de alargamiento, el diseñador austriaco Markus Grundhammer se transformó en el Skyman hace casi diez años. De estrella del acro, Markus descubrió el encanto más tranquilo del paramontañismo. Este cambio de ritmo tuvo una influencia en sus diseños y empezó a hacer alas ligeras.

Las primeras alas eran doble superficie, pero ahora puede que se les conozca mejor por sus alas superficie sencilla, incluyendo la serie Sir Edmund. Así que, cuando Skyman anunció la sucesora de su CrossAlps EN C, lanzada en 2015, estaba ansioso por probar una de sus doble superficie.

## Peso y alargamiento

Cuando Stefan Kurrle de la empresa envió los detalles del ala, me sorprendió ver que la 26, mi talla habitual, va hasta 115kg. Mi PTV es de un poco más de 100kg, así que me preocupaba un poco que el ala fuera demasiado grande, pero Stefan aseguró que

era la talla adecuada. "Queríamos un rango de peso amplio, para que dependiendo de dónde volaras pudieras escoger la mejor carga alar. En Alemania, por ejemplo, los pilotos que vuelan en llano quieren un metro de superficie adicional para una mejor tasa de caída y los pilotos alpinos quieren un metro menos". En cuanto al peso, la 26 que volé pesa 4,35kg, lo mismo que una Ozone Alpina 4 L que va hasta 115kg (aunque normalmente volaría la Alpina 4 ML que pesa 4,1kg). Es un poco más pesada que la Little cloud Urubu que tiene tela parecida y la 26 pesa 4kg.

Es bastante alargada, 6,5, más que la BGD Cure 2 y la CrossAlps original con 6,4. Algo interesante es que pareciera tener más arco, porque el alargamiento proyectado es menor que el de la Cure 2. Tiene 69 cajones, un aumento modesto de dos cajones.

## Diseño y telas

La vela está hecha con una combinación de Dominico D10, la tela más ligera en producción, y D20 con doble revestimiento

### ▲ HOMBRE AL AGUA

Es un ala ligera con buen rendimiento para el piloto de montaña que quiera ahorrarse peso y seguir teniendo rendimiento para volar distancia

Foto: Charlie King

en el extradós del borde de ataque para hacerla un poco más robusta.

El extradós es liso gracias a las costuras con doble moldeo 3D. La nariz de tiburón se logra con varillas gemelas de nylon relativamente cortas, que permiten plegarla con mayor facilidad. También tiene un semicírculo de nylon por encima de los puntos de anclaje de las C para repartir la carga. Su linaje de montaña se nota en las estacas para la nieve cosidas al borde de ataque que se guardan en bolsillos pequeños.

En la parte posterior de la vela hay minicostillas que alisan esta parte importante del perfil. Más arriba, hay cintas a lo largo de la envergadura para darle tensión. Tiene un diseño inconfundible con recuadros cerca de las puntas, que recibió cumplidos en el despegue.

El diseño del suspentaje es un diseño tres bandas puro, con apenas dos líneas principales en cada banda. Las líneas inferiores tienen funda a excepción de las C, que a pesar de no tener funda siguen siendo relativamente gruesas: escogidas quizás por el comportamiento de encogimiento que por la reducción de la resistencia parásita. Stefan lo confirmó: "Usamos líneas de Edelrid 8000 porque se encogen mucho menos que las de Dyneema con la poca carga que tienen. Esta combinación de líneas hace que el calado del ala sea más resistente". Las líneas superiores no tienen funda.

Las líneas se conectan con uniones suaves metidas en tubos de tela cosidos a la parte superior de las bandas para mantener todo impecable. Las bandas están hechas de cinta de Dyneema, pero están envueltas en tela para que sean más fáciles de manipular. Debo decir que son de las mejores bandas ligeras que he usado: fáciles de manipular y son de colores diferentes. La funda también sirve para hacerlas un poco más rígidas, lo que ayuda a manipularlas.

El acelerador tiene poleas Ronstan grandes con aros de cerámica pequeños en el ajuste de calado B/C. Las bandas traseras no tienen asas para controlar el ala, pero se pueden halar las bandas, aunque no tienen conexión B/C; Skyman decidió que no era necesario.

Las asas de los frenos son relativamente grandes, de cinta sin acolchado e interior rígido. Se fijan a las bandas con broches tradicionales fuertes y tienen quitavueeltas. Se nota que se puso mucho cuidado en las bandas.

El ala vino con la concertina de Skyman que es buena pero un poco pesada.

## Despegue

A pesar de su alargamiento, el ala se comporta bien en el despegue y no pareciera requerir demasiado pilotaje. Sube suave y fácil sin tendencia a irse de lado ni quedarse pegada. Lo agradable es lo fácil que puedes controlar el ascenso con presión en las A. Tampoco se siente que vaya a adelantarse, solo con un toque de freno se queda arriba.

El poco peso de la canopia seguramente ayuda a que se infle fácilmente, pero no me pareció difícil con viento fuerte y fue fácil mantenerla en el suelo con las bandas traseras.

## Primeros vuelos

En vuelo, diría que los frenos se sienten sólidos, eficaces y precisos. Los primeros centímetros se sienten un poco elásticos, después se hacen más duros y el ala gira bastante fácil. Cuando se frena más, la presión aumenta y tiene suficiente recorrido.

Los frenos eficaces permiten atrapar cabeceos fácilmente, aunque no es un ala que cabecee mucho. En cuanto a dificultad, no se siente más exigente que la mayoría de las C que he volado recientemente. En cuanto a suavidad, está entre la Delta 4 de Ozone que se siente bastante relajada y la Flow Fusion que se mueve un poco más. Diría que los

## ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

**Lo que dice Skyman:** "Diseñada para aventuras de paramontañismo y de montaña, el ala es más ágil y rápida, además de tener mejor planeo acelerada".

**Uso:** Vuelo vivac y de distancia

**Nivel del piloto:** Pilotos clase sport

**Superficie plana (m<sup>2</sup>):** 24,5, 26, 28

**PTV (kg):** 70-95, 85-115, 100-125

**Peso del ala (kg):** 4,15, 4,35, 4,65

**Celdas:** 69

**Alargamiento plano:** 6,5

**Homologación:** EN / LTF C

[skyman.aero](http://skyman.aero)

### ▼ CONTROL DE LAS PUNTAS

La CrossAlps 2 es bastante alargada, con 6,5 puntos. Las puntas están caladas un poco más rápidas, por lo que se nota en vuelo con el control del guiño. Hay que acostumbrarse a corregirlas y los colapsos pequeños recuerdan que hay que volarla de forma activa. Este diseño es adrede y es para permitirle al ala perder energía sin sufrir un colapso grande  
Foto: Charlie King





## ▲ DETALLES

1. De las bandas de Dyneema más fáciles de usar
2. Bandas de colores diferentes para que sea más fácil conectarlas. Los colores diferentes siguen hasta las A y las líneas, para un manejo en tierra muy fácil. Algo inusual es la línea sin funda en el acelerador.
3. Asa XC en los frenos integrada con una varilla para pilotar con los dedos
4. Borde de ataque con nariz de tiburón
5. Tres bandas pura sin bifurcación de las C en la canopy. No hay duda de quién fabrica el ala

Fotos: Marcus King

frenos transmiten un poco menos que las otras dos, aunque transmite lo suficiente para aprovechar la térmica al máximo.

Donde sí se nota el mayor alargamiento es en la guiñada. Me parece que guiña más fácil que otras alas que he volado recientemente. Una mañana, despegué temprano y remontaba por una pendiente de piedra de 45 grados. El día no se había activado todavía, pero salían térmicas pequeñas de las piedras. Esto hizo que el ala guiñara cuando entraba y salía de las mismas porque eran demasiado pequeñas para girarlas.

Si no controlas el guiño, lo sabrás con colapsos pequeños porque el ángulo de ataque baja demasiado. No es grave y salen rápido; de hecho, son un recordatorio de que hay que controlar un poco más el ala, así que no es tan malo. Es mucho mejor tener que lidiar con ellos a que te sorprenda un colapso grande.

Durante los primeros dos vuelos, sí tuve unos colapsos pero cuando me acostumbré al ala, dejaron de suceder. Sin embargo, sí se siente que el ángulo de ataque de las puntas es un poco bajo o que tienen menos presión. Stefan confirmó que es así: "Sí, es adrede. Calamos las puntas un poco más rápidas

para optimizar el planeo contra el viento y además, mejora el pilotaje y la agilidad. "Un efecto secundario es que los cajones externos son un poco menos estables. La ventaja es que indica más rápido la turbulencia y sin la dinámica de los colapsos más grandes. Una vez que te acostumbras al ala, corregirás de forma intuitiva con frenados pequeños".

No tuve ningún asimétrico grande cuando la volé, ni siquiera en turbulencia.

## En transición

En transición, el acelerador es razonablemente ligero, por lo que es fácil de usar. Polea con polea vuela 13-14km/h más que a manos libres sin debilitamiento obvio de la nariz. Dicho esto, fue habitual que hiciera transiciones acelerado a 76%.

Acelerada, las C tienen poca tensión y la mayor parte del peso cuelga de las A y las B, por lo que puede ser un poco difícil de sentir exactamente qué hace el ala, sobretodo en comparación con las híbridas de 2/3 bandas. Acelerada a 75%, seguía acelerando sin problema en condiciones movidas por una convergencia. El ala permanecía tranquila sin cabecear demasiado y por tener menos



presión el acelerador, podía soltarlo y volver a pisarlo suavemente.

El ala no se siente adelantada, pero no se retrasa por la turbulencia y flota bien dentro de líneas portantes. Volé junto a otras EN C como la Delta 4 y le seguí bien el ritmo.

## Descender

Con apenas dos líneas principales de cada lado, las orejas son grandes. Sí me pareció que por ser tan grandes aleteaban bastante. Una vez que las soltaba salían sin problema. Hacer una sola oreja se volvió un hábito por ser una configuración más estable y con el que la tasa de caída seguía siendo razonable. Stefan aconsejó: "Si halas la A externa lentamente, es mejor, pero en general es difícil hacer orejas de tamaños distintos con apenas dos líneas principales".

Hice varios colapsos de 50% sobre el valle y fue fácil mantener el rumbo, pero la salida es un tanto dinámica: quiere volver a volar. Las barrenas son fáciles de controlar y en las salidas rápidas el cabeceo era fácil de controlar.

Durante el aterrizaje, el recorrido largo de freno es útil - se puede volar lento. Es importante en un ala diseñada para

aventuras de vuelo vivac. Con el aumento repentino de la presión en los frenos, si se frena demasiado es fácil encontrar la posición adecuada para una aproximación lenta y pronunciada sin riesgo de una pérdida no intencional. Para aproximaciones más convencionales, se puede liberar la energía progresivamente y tener suficiente para el frenado final.

## Veredicto

Skyman dice que la CrossAlps 2 es "una de las alas más potentes y honestas en la clase C". Solo con una prueba estabulo con estabulo podría verse dónde está exactamente con respecto a las demás en cuanto a rendimiento, pero en vuelo normal pareciera estar a la par en transiciones en condiciones movidas.

Es una lástima que Skyman no haya colocado asas. A pesar de ser cómoda y sólida acelerada, no tener esa tecnología hará que algunos pilotos no escojan un ala tan versátil. El rango de peso amplio de la talla intermedia permite volar pesado en aventuras de vuelo vivac sin sacrificar la homologación. Con equipo normal, la tasa de ascenso del ala es excelente y sigue siendo ágil y estable en vuelo. **EC**

## ▲ MÁQUINA DE MONTAÑA

El linaje del ala está en el paramontañismo y en la exploración de montaña, algo que le encanta a su diseñador Markus Grundhammer. Su amplio rango de peso permite llevar bastante equipo para el vuelo vivac sin preocupaciones.

Foto: Charlie King



## Marcus King

Marcus voló la CrossAlps 2 26 (85-115kg) en los Alpes del Sur de Francia a unos 100kg, con un arnés Woody Valley GTO Light y un Supair Strike 2.

## RESEÑAS

### ¿PARA QUIÉN ES?

El Genie Lite 3 es para el piloto de distancia. Es accesible, está bien diseñado y es cómodo tanto en tierra como en vuelo. Viene en cuatro tallas, pesa menos de 5kg.

### BUENA PINTA

El diseño es sin igual, con un patrón con contornos, carenado gris e interior rojo. Es como sentarse en un auto de carrera

### PROTECCIÓN

Protección Koroyd de 9cm, un plástico en forma de panal de abeja que se deforma al impacto. La ventaja es que disminuye el volumen transversal y el arnés es más estilizado.

# GIN GENIE LITE 3

Seb Ospina pasó una temporada volando este arnés carenado de primera categoría de Gin

## ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

**Lo que dice Gin:** "El arnés moderno perfecto para volar distancia y a pesar de ser compacto, no se sacrificó nada esencial. Ofrece la mejor combinación de comodidad, estabilidad y durabilidad".

**Nivel del piloto:** Pilotos experimentados

**Tallas:** XS, S, M, L

**Estatura del piloto (cm):** <165, 165-175, 170-185, 185-200

**Peso:** no disponible, 4,4, 4,8, 5,0

**Homologación:** EN/LTF

[Gingliders.com](http://Gingliders.com)

**G**in Gliders lanzó la tercera versión de su exitosa serie Genie Lite el año pasado. Es su arnés carenado principal para cualquier tipo de piloto que quiera volar un arnés carenado. Si buscas un arnés carenado muy ligero, la opción sería un Genie X-Alps y si quieres un arnés de competencia, entonces escoge el Race 4. El Genie Lite 3 es para el resto de los mortales, como nosotros.

El objetivo del Genie Lite 3 era crear un arnés "compacto y cómodo" para volar distancia que fuera accesible y fácil de volar para cualquiera, afirma Gin. "El Genie Lite 3 es el arnés moderno perfecto para volar distancia y a pesar de ser compacto, no se sacrificó nada esencial. Ofrece la mejor combinación de comodidad, estabilidad y durabilidad", es lo que prometen.

¿Lo cumple? Claro que sí.

## Protección Koroyd

Lo primero que noté del Genie Lite 3 cuando lo saqué de la caja fue su color gris acero. Un patrón característico en la cola y tela roja oscura en el interior harán que no pases desapercibido ni en el despegue ni en vuelo. El arnés tiene un estilo único en el que se aplicaron todos los detalles de Gin.

Lo siguiente que llama la atención es la protección Koroyd. Con apenas 9cm de grosor, esta protección dorsal plástica tipo panal de abeja promete buena protección y ocupa poco espacio. El argumento de Gin fue que ahorrarse espesor en la protección dorsal permite tener una sección transversal de todo el arnés más pequeña, compacta comparada a digamos, una espuma de 30cm.

El resultado es menos resistencia parasita y por tanto, más rendimiento. Otra ventaja es que es más fácil de empaquetar y

### ESTABILIDAD

Es muy estable en el guiño gracias a su carenado trasero inflable grande. La estabilidad en el alabeo puede ajustarse en vuelo con la ventral. La tabla del asiento y la protección dorsal añaden rigidez

### PANEL

El panel tiene espacio para dos instrumentos y un teléfono. El contenedor tiene capacidad de 4,5l - lo suficientemente grande para guardar algo de comer para el vuelo

### PARACAÍDAS

El arnés viene con un espacio bajo el asiento para el paracaídas. Si quieres llevar otro, tendrás que instalar un contenedor ventral con capacidad para un paracaídas ligero

4,5 en el portainstrumentos. También tiene un bolsillo del lado izquierdo.

Sobre el Velcro del portainstrumentos, caben cómodamente dos instrumentos y un teléfono apuntando hacia ti. Para hacerlo todavía mejor, el Genie Lite 3 tiene detalles geniales como cortalíneas, contenedor para paracaídas de frenado, poleas Harken, salida para el catéter urinario, tabla de madera, cinta ventral ajustable en vuelo y cola inflable. No falta nada.

## En vuelo

Volé el arnés a finales de verano y otoño del año pasado en los Alpes, primero con una C intermedia y después con un ala de compe. Siempre volé con un solo paracaídas.

Colocarse el arnés fue muy intuitivo y tuve movilidad razonable mientras que seguía sintiendo la rigidez de la protección y de la tabla. En vuelo, pude sentarme sin esfuerzo.

Durante el primer vuelo, me pareció que necesitaba ajustarlo y como dice la marca, pude alcanzar las cintas y ajustarlas en pleno vuelo. Cero drama.

Mientras entraba a la primera térmica, noté que era bastante intuitiva y podía pilotar con el peso del cuerpo, lo que me ayudó a aprovechar al máximo un día con inversión. Es increíblemente estable en guiño

y es eficiente gracias a su cola larga inflable. Gracias a las poleas Harken, el acelerador de dos peldaños corre suavemente, lo que ayuda a regular la velocidad en condiciones movidas.

La estabilidad del alabeo puede ajustarse con la ventral, dependiendo si quieres poder olfatear térmicas o volar estable en transición, ¡tú decides! La geometría del arnés ofrece bastante estabilidad y control, al mismo tiempo que transmite suficiente información de lo que hace el aire.

Debido a la protección Koroyd semirígida, a pesar de ser menos voluminosa, después de aterrizar el arnés debe guardarse sin doblarse demasiado. Gin recomienda envolver el arnés con el ala y colocar el casco y los instrumentos en el medio. De esa forma, entrará dentro de mochilas medianas.

## Veredicto

Me impresionó el nivel de diseño y atención al detalle que se invirtió en este arnés. El concepto, materiales, accesorios de seguridad, comodidad, aerodinámica, geometría y facilidad de uso hacen del Genie Lite 3 un arnés muy versátil que puede satisfacer a los pilotos recreativos y comakilómetros para los que fue diseñado, así como muchos competidores de la Copa del Mundo. **XX**

transportar. También le da rigidez a la zona lumbar e inferior.

## Fabricación

La calidad de fabricación tiene un buen equilibrio entre ligereza y durabilidad. El arnés pesa menos de 5kg en la talla M (sin paracaídas), más ligero que el Impress 4 de Advance por aproximadamente un kilo.

Está diseñado para volarlo principalmente con un solo paracaídas. Tiene un contenedor bajo el asiento con capacidad para 5,5l, lo suficientemente grande para un paracaídas convencional. Pero si quieres llevar otro paracaídas más, es posible instalar un contenedor ventral con capacidad para un paracaídas ligero (3l de volumen), buena opción para pilotos de competencia que quieran llevar menos peso y cumplir con el requisito de llevar dos paracaídas.

En cuanto al almacenamiento, en el bolsillo trasero hay espacio para la mochila, artículos pequeños y algo de agua. Además, tiene un compartimento de 4,3l debajo del asiento y



## PARACÁIDAS

El Strike 2 tiene un paracaídas ventral con un asa con buena forma. Las cintas pasan por un canal con cierre hasta los anclajes en las hombreras. Tiene un portainstrumentos con Velcro

## CLIP IN

The harness is closed by clipping in the chest strap to the karabiners, you no longer have to step into one of the leg loops. Plastic clips are used on the pod closure lines

## CARENADO

La tela es elástica y protege bien del viento. A pesar de ser ligera, la tela pareciera aguantar maltratos, pero al igual que cualquier equipo de vuelo, debe tratarse con cuidado

## AJUSTES

Supair usa varias líneas para regular la longitud del carenado y el ángulo de la tabla de los pies. Se ajustan con deslizadores plásticos en lugar de nudos

## TABLA QUITA Y PON

Viene con una tabla de carbono relativamente pequeña, pero puedes escoger volar sin ella para sentirte como en una hamaca. Con la tabla, se tiene un poco más de control

## PROTECCIÓN

Tiene opción de una protección de espuma o inflable. Con la protección inflable, el arnés es un poco más ligero y mucho más compacto empacado

# SUPAIR STRIKE 2 LIGHT

Marcus King vuela este nuevo arnés ligero de paramontañismo de Supair

## ►DETALLES

1. La ventral tiene las perneras cosidas y se conecta directamente a los mosquetones
2. Opción de protección inflable (I) o de espuma
3. Tiene deslizadores plásticos para ajustar el carenado

Fotos: Charlie King

## ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE

Lo que dice Supair: "Ligereza, precisión y seguridad son las palabras clave del Strike 2. El heredero digno de nuestra gran experiencia en arneses de paramontañismo, sobretodo en competencia"

Nivel del piloto: Pilotos experimentados

Tallas: S, M, L, XL

Peso talla M: 2.025g normal, 1.820g modo compe

Homologación: EN/LTF

[supair.com](http://supair.com)

**E**l Strike original nació del desarrollo de un arnés para la Red Bull X-Alps de 2015. Se ha hecho muy popular entre los pilotos de competencia de paramontañismo, quizás por la opción de una tabla en un mundo de arneses tipo hamaca, que muchos usan para vuelos de distancia y vivac. El Strike 2 es más una evolución que un concepto nuevo - después de todo, ¿por qué cambiar algo que funciona?

## Fabricación

Para los que nunca hayan visto el original, es un arnés ligero tipo hamaca con una tabla pequeña de carbono quita y pon. El nuevo Strike 2 tiene protección dorsal. La tabla cubre todo el ancho del asiento pero la mitad de la profundidad, igual que en los arneses Delight. En la parte delantera del carenado, tiene una tabla de carbono con suficiente espacio para

mis pies talla 46. Tiene anclajes en la parte inferior y superior, por lo que es más estable que algunos diseños que solo tienen un anclaje de cada lado. Tiene un cono inflable en la parte delantera para suavizar el perfil.

La tela del carenado pasa por debajo de la primera mitad de la parte inferior del arnés, por lo que protege en caso de raspones. Sin embargo, la parte trasera del arnés requiere más atención ya que tanto esta parte como los bolsillos debajo del asiento están hechos de tela tipo parapente que se siente bastante frágil. Logré probar su resistencia cuando despegué con un ala nueva que no me sustentó como esperaba, por lo que lo arrastré un poco por el despegue. Vi con temor el arnés en el aterrizaje, pero no tenía ni siquiera marcas. Lo más obvio que no tiene es una cola.

En cuanto a peso, es un arnés ligero que en modo convencional pesa apenas 2,2kg

### BOLSILLOS

Bolsillo trasero, uno bajo el asiento para el lastre y otro para la protección en el que se puede guardar un saco de dormir. Tiene bastante espacio para el equipo vivac - puede guardar una carpa, saco de dormir y ropa

### PROTECCIÓN DORSAL

Tiene una protección dorsal quita y pon, una almohadilla de espuma y una capa plástica externa detrás del bolsillo trasero para más soporte y comodidad

### BOLSILLO LATERAL

Solo tiene un bolsillo lateral. Tiene cierre y un anclaje, útil para una cámara de acción en un bastón o para guardar comida.

## Cómodamente sentado

La forma en la que se coloca el arnés cambió con respecto al original, en el que una de las perneras permanecía conectada. Ahora, las perneras están cosidas a la ventral. No tiene hebillas molestas sino que se conecta la ventral directamente a los mosquetones. Funciona muy bien, es fácil y seguro.

Si usas las conexiones ligeras de Dyneema, tendrás que colocártelo como un arnés de escalada. El carenado se cierra con dos hebillas plásticas, una de cada lado. Puedes ajustar la longitud de las hombreras, la posición del espaldar y el ancho de la ventral en vuelo. El soporte lumbar se ajusta en tierra.

El sistema de ajuste del carenado es mucho más fácil que los sistemas con nudos. Pude acomodarlo en pocos minutos en el simulador, en vez de tener que pelear para aflojar los nudos, ajustarlos, intentar de nuevo y volver a hacer todo. Durante las horas que volé el arnés, no vi que los ajustes cambiaran.

## Protección dorsal

El Strike 2 tiene la opción entre dos protecciones dorsales homologadas: una de espuma y otra inflable que es más eficiente. No se ahorra demasiado peso, pero el arnés es más compacto para guardarlo. No olvidéis inflarlo antes de despegar.

El paracaídas es ventral y el contenedor está cosido al carenado. Es elástico y tiene capacidad para un paracaídas de unos 4,5l de volumen. Pude meter mi Icaro Square. Es bueno ver anclajes en las hombreras en un arnés de este estilo. Supair eliminó el velcro del asa y del inicio del canal. El asa está asegurada con varillas de nylon en ambos extremos, un sistema que funciona bien. Tiene un panel de instrumentos en la parte superior en el que caben dos instrumentos y un teléfono. En el bolsillo de malla se puede

guardar una batería de repuesto o comida. Las cintas de velcro lo mantienen en la ventral.

## En vuelo

Supair dice que el arnés transmite más información que la versión anterior. Sí se siente más vivo que el GTO Light que vuelo normalmente, pero no tanto como para ir de un lado a otro. La tabla da más control cuando se gira, algo que disfruté de inmediato. Cuando se cambia a la protección inflable, el piloto queda sentado más bajo, por lo que todo se siente más suave.

En cuanto a comodidad, no hay puntos duros. No he volado el Strike original desde hace tiempo, pero un amigo que ha volado ambos me dice que es una buena mejora. La posición sigue siendo bastante recta comparada con otros arneses, que muchos pilotos aprecian. Sí me pareció que cuando se quita la almohadilla dorsal hay más presión en los lados, pero sigue siendo cómodo. Cuando se acelera, hay un poco de presión en la parte baja de la espalda, pero se dispersa en una zona lo suficientemente amplia y no es incómodo.

El arnés permite moverse fácilmente en el despegue y me pareció fácil pasar a una posición reclinada levantando el carenado con un pie. La tabla de carbono pareciera facilitar las cosas.

## Veredicto

A pesar de no ser el más ligero del mercado, es muy versátil y puede usarse tanto para volar a diario como para vivac. Yo lo pediría con la protección inflable porque podría usarlo con tabla y es muy compacto para empacarlo, por lo que puedes hacerlo más minimalista cuando quieras ahorrar un poco más de peso. En resumen, es versátil y la posición de vuelo es fácil, tiene un buen sistema para el paracaídas y es muy cómodo. 

en la talla M; un poco más pesado que los más ligeros de la clase como el Neo Stayup (1,75kg), el Ozone F\*Race (1,5kg) o el Skywalk Range X-Alps de 1,8kg. Sin embargo, la nueva versión tiene la posibilidad de reducir más aún el peso retirando la tabla bajo el asiento, la almohadilla dorsal y cambiando a la protección inflable y los conectores suaves, lo que lo reduce a 1,8kg sin sacrificar en protección. Puedes combinar las opciones según tus necesidades.



# ¿QUÉ COCINAS?

**A**dventure Menu hace comida "100% natural" para la aventura que puede calentarse sin estufa. Hacen sobres ligeros al vacío (es necesario agua para rehidratarlos) o comida esterilizada lista para comer sin necesidad de agua. El menú incluye opciones vegetarianas, veganas y sin gluten, con nombres como 'estofado de venado y bolitas de papa' y 'quinoa tandori'. También tienen postres, meriendas y carne seca.

Vimos a Adventure Menu por primera vez en la Red Bull X-Alps 2019 y nos dieron una caja para probar. Las usamos en un viaje familiar en los Alpes en verano.

La caja tenía sobres listos para comer y algunas meriendas. Estábamos emocionados y hambrientos cuando llegamos al lugar perfecto para dormir en Belledone.

## Calor en la bolsa

Las instrucciones fáciles están impresas en la bolsa para calentar. Se retira el calentador de su empaque y se coloca en la bolsa con cierre, después se coloca la bolsa con la

comida. Hay calentadores de dos tamaños y se pueden calentar dos comidas al mismo tiempo. El empaque del calentador sirve también para medir el agua, que se añade de último, después se cierra la bolsa y se esperan 12 minutos.

¡Funciona! Sale vapor de la bolsa y la comida está hirviendo pero, ¿qué tal sabe? ¡Sorprendentemente bien! Todos estuvimos de acuerdo, incluso dos adolescentes. Todos comimos cosas distintas y nos parecieron sabrosas. Las porciones también son buenas y quedamos llenos después de un día de caminata. En cuanto a calorías, las cuatro comidas tenían entre 352kcal y 556kcal, y cuestan €8,95 u €8,45 en la página de Adventure Menu. Los calentadores son adicionales y cuestan €1,95 o €2,49 si se compran por separado y la bolsa con cierre cuesta €3,50, pero se ve resistente como para usarla varias veces. Cuando se compra el juego de siete comidas, el sistema de calefacción cuesta €11,95. Las comidas al vacío cuestan un poco más, €9,95 un plato principal. En cambio,

una comida deshidratada de Decathlon de unas 450-500kcal cuesta €6 más el gas.

Algo que me desanimó es que no es la forma más ecológica de comer en campamento - me molesta todo ese plástico y los calentadores desechables. Además, a menos que encuentre como eliminar la cafeína de mi vida, casi siempre llevaré una estufa conmigo.

El sistema no es el más económico, pero la comida vale la pena al final del día y cuando haga falta un poco de conveniencia, sabrás que comerás bien. Solo recuerda llevarte la basura de regreso.  Charlie King

[adventure-menu.com](http://adventure-menu.com)



New! Optional  
ppg-risers with  
DGAC registration  
available now.



ONE GLIDER  
TWO CLASSES  
**MIURA<sup>RS</sup>**

CERTIFICATION:  
EN/LTF (LOW) B  
WITH SPEED-LIMITER  
EN/LTF A

The best paraglider is the one that is best suited to the particular pilot.

We have developed the MIURA RS for ambitious pilots who are looking for a glider with excellent thermal characteristics, which they are able to use to perfect their skills over many years.

**RAST**  
Rock solid flight  
by SWING

SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH · GERMANY  
+49 (0)8141 32 77 888 · INFO@SWING.DE · SWING.DE

The MIURA RS is in essence an elegant 48 cell glider in the low-end B category, but if required transforms into an A category glider in just a few simple steps. You decide the class in which you wish to fly, while at the same time keeping your options open!

It is also equipped with our patented RAST system for greater control and comfort during flight.

Find out more: [swing.de/miura-rs](http://swing.de/miura-rs)



Connect with us: [#SWINGParagliders](https://twitter.com/SWINGParagliders)



## CURSO FORMATIVO PARA PILOTO DE EXHIBICIONES

**Programa**

- 5 días de duración.
- Como volar en patrulla.
- Formaciones en escalera, rombo, horizontal, etc.
- Entrenamientos diurnos y nocturnos.
- Volar con la última tecnología wireless para efectos de iluminación en el parapente y chasis, control efectos humo, disparador de pirotecnia a distancia.
- Como preparar un espectáculo. Antes y después, protocolos, equipación, repuestos, timing, check list, permisos aéreos, consejos.
- Como preparar los equipos de vuelos para viajar a otros países.
- Entrenamientos sobre el agua, barca y equipo profesional de rescate.

**Objetivos**

- Como volar con seguridad
- Aprender a volar en formaciones aéreas, diurnas y nocturnas.
- Ser un piloto profesional en exhibiciones aéreas

**Equipo**

Ramón López, COORDINADOR  
 Félix Pardo, PILOTO EXHIBICIONES Y LOGÍSTICA  
 César Maldonado, PILOTO EXHIBICIONES E IMÁGENES  
 Francisco Sánchez, RESCATE Y GERENTE CENTRO DE FORMACIÓN.  
 Centro formativo: CAT Bornos, Cádiz, Andalucía, España

**Fechas del curso: 18 al 23 de octubre de 2021**



Más info, por favor contactanos:  
 robola64@gmail.com +34609343478



ENCUENTRA TU PRÓXIMA ALA EN SKYADS.AERO



**PPG KIT**  
 ENGINE IS ALL YOU NEED!

**INCLUDES ALL PARTS**  
 FROM ENGINE BOLTS TO PROPELLER COVER  
 WEIGHT OF THE FULL SET: ≈ 9.5 KG

**FROM 990€**

info@skyrunner.ru

SKYRUNNER



Abril 2021  
 Revista internacional de vuelo libre

Mayo 2021  
 Revista internacional de vuelo libre

Junio 2021  
 Revista internacional de vuelo libre

**Cross Country en Español 56**

**Cross Country en Español 57**

**Cross Country en Español 58**

LEAVING USA STOP AND REPORT TO CANADIAN CUSTOMS



¿Necesitas más inspiración?  
 Encuéntrala en nuestros números anteriores  
[xcespanol.com](http://xcespanol.com)



**Cross** *en Español*  
**Country**